

motorlife

www.auto10.com

ta digital e interactiva del motor

EBRO S400
TE SORPRENDERÁ



LOS ELEGIDOS

DACIA DUSTER FORD KUGA
HYUNDAI SANTA FE LEXUS NX
RENAULT AUSTRAL TOYOTA YARIS CROSS

QUÉ HÍBRIDO COMPRAR

**También en
híbrido enchufable**

con hasta 124 km de autonomía
100% eléctrica



Hay vidas que no caben en cualquier coche

Nuevo Tayron con hasta 7 plazas



Gama Tayron: consumo medio WLTP (l/100 km): 0,4-8,1. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 9-184.



Arancha Pato Elgoibar

Directora

apato@motorlife.es

@AranchaPato

Editorial

Las estrellas del mercado

Los coches híbridos son las estrellas del mercado. No en vano, las ventas de estos vehículos crecen mes a mes. El auge de los coches híbridos en España va a aumentar a lo largo de 2025. Y si una marca domina este mercado, esa es Toyota.

Un estudio sobre el comportamiento de los consumidores en el sector del automóvil certifica **el aumento de los coches híbridos como primera opción de compra**. Así, y cara a adquirir un coche nuevo en 2025, este informe señala que de 2.000 encuestados, un 48% afirma que se comprará un coche híbrido.

Los coches 100% híbridos llevan la etiqueta ECO, y es una pena que no estén incluidos en el Plan Moves. Con la intención de compra y las ayudas del gobierno no solo se venderían muchos más, sino ayudarían, y mucho, a renovar un parque antiguo y altamente contaminante.

En este número hemos preparado un amplio informe sobre coches híbridos, eligiendo las opciones que más nos gustan y lo hemos dividido en: pequeños, lo más buscados y los más grandes. Porque esta es nuestra misión como prescriptores del automóvil: ayudaros en la compra de vuestro vehículo y resolver vuestras dudas.

Buena lectura.



Una publicación de
Motorlife Comunicación S.L.

Suscríbete gratis en

www.motorlife.es

SUMARIO 152

Reportaje: El Toro de Osborne.....	6
Informe: Híbridos	10
Informe Híbridos: Ebro S400.....	12
Informe Híbridos: Pequeños	18
Informe Híbridos: Los más buscados	26
Informe Híbridos: Los grandes	34
Entrevista: CEO OMODA & JAECCOO	42
Reportaje: Equipaje y presión neumáticos.....	50
Novedad: Citroën C5 Aircross.....	58
Novedad: Citroën Ami.....	66
Prueba: Livan X6.....	72
Prueba: BYD Dolphin Surf	82
Novedad: DS N°4.....	92
Prueba: Nuevo Peugeot E-3008.....	98
Prueba: Nuevo Peugeot E-5008.....	106
Reportaje: 75 años de la Bulli	114
Reportaje: 75 años de la Bulli	114
Duelo: Lamborghini Temerario-Ducati Panigale V4....	120

Nuevo Puma Gen-E[®] Eléctrico



Este felino
ya es eléctrico

Por **125** €/Mes

Cuota de 4.500€ en el mes 24¹. Entrada 8.300€.
Cuota Final 17.093€. Plazo 37 meses.

Ford

Gama Puma Gen-E: Consumo eléctrico (kWh/100 Km) ciclo combinado de 13,1 a 13,7. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada ciclo combinado hasta 376 Km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo). Puma Gen-E 43kWh 168CV FWD. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales y aport. Concesión. **Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 15.000 kms/año. Precio Final Financiando 30.132,79€. 35 cuotas de 125€/mes. La cuota de 4.500€ será abonada en el mes 24. Entrada 8.300€. Cuota final 17.093€. Importe total del crédito 21.832,79€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 4.135,23€. Comisión de apertura 0€. TIN 6,65%. TAE 6,86%. Importe total adeudado 25.968€. Precio total a plazos 34.268€. Precio de adquisición al contado 30.132,79€.** Sistema de amortización francés. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. ¹La financiación está diseñada en previsión de la recepción de la ayuda del MOVES III por el cliente. Consta de cuotas mensuales regulares, con una cuota irregular más alta en el mes 24. El cliente podrá utilizar la ayuda del Plan MOVES III, en caso de recibirla, para cubrir esta cuota irregular. Es responsabilidad del cliente verificar su elegibilidad para recibir la ayuda del MOVES III. La concesión o denegación de la ayuda no afectará las condiciones del contrato de financiación ni a las obligaciones de pago. Cuota Irregular del Mes 24: 4.500 €. Ayuda del Plan MOVES III: 4.500 €, disponible para clientes que adquieran un vehículo eléctrico. Para más información sobre el Programa MOVES III del Gobierno y sus condiciones consulte la web del IDAE.

Torito guapo

El Toro de Osborne es ahora un símbolo nacional más que una pieza publicitaria ¿Siguen formando parte del paisaje español? ¿por qué?



Hyundai TUCSON

Nº1 en ventas*

TUCSON Híbrido desde

190€/mes

- 35 cuotas de 190,00€
- Entrada: 8.440,20€
- Última cuota: 24.457,52€.
- TAE: 8,33%**
- TIN: 6,49%



El SUV Nº1 en ventas cumple 20 años. Y lo celebra con esta nueva Edición 20 Aniversario del TUCSON, cargada de diseño y lo último en tecnología. Descubre su amplia gama de motores, sus diversos modos de conducción y funciones de asistencia al conductor que lo convierten en el compañero perfecto para el día a día. Ahora es el momento de conducir al líder, el Nuevo Hyundai TUCSON.



Gama Hyundai TUCSON: Emisiones CO₂ (gr/km): 137-158. Consumo mixto (l/100km): 5,2-7. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelos visualizados: Hyundai TUCSON. *Datos DGT según número de matriculaciones para canal particular del segmento C-SUV hasta 30/04/2025. **Ejemplo de financiación para TUCSON FL 1.6T 215CV HEV AT KLASA PVP: 40.325€. Precio financiando: 34.625€. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo Hyundai. Comisión de formalización (3,95%) al contado: 1.034,30€. Importe financiado: 26.184,80€. Total intereses: 4.922,72€. Coste total del crédito: 5.957,02€. Importe total adeudado: 32.141,82€. Precio total a plazos: 40.582,02€. Sistema de amortización francés. Financiando con Hyundai Finance a través de Banco Cetelem hasta el 30/06/2025. Más información en la red de Concesionarios Hyundai o en Hyundai.es

Nació como una simple pieza publicitaria y ha acabado convirtiéndose en uno de los símbolos más reconocibles de España, visible desde muchas de nuestras carreteras. La historia del Toro de Osborne resume a la perfección cómo un elemento de marketing puede trascender hasta convertirse en parte del imaginario colectivo.

El Toro de Osborne surge en 1956 como una valla publicitaria de grandes dimensiones para promocionar el brandy de la bodega Osborne. Su diseño fue obra del artista gráfico Manolo Prieto y el primero de ellos fue colocado en la localidad



de Cabanillas de la Sierra, Madrid. Llegaron a ser más de 200 en la Península Ibérica. A día de hoy, 92 toros persisten en puntos estratégicos a los márgenes de las vías de circulación, también pueden verse en otros países como México, Japón o Dinamarca, aunque no lo han tenido nada fácil.

Los toros de Osborne **estuvieron a punto de desaparecer en varias ocasiones** debido a distintas leyes que restringían la publicidad en las carreteras. En 1988, con la aparición de la Ley de Carreteras en España, la empresa se vería obligada a retirarlos debido a que promocionaban bebidas alcohólicas. Como solución, desaparecieron las letras de Osborne, quedando solo la silueta del toro. No obstante, ni siquiera eso fue suficiente.

En 1994, el Nuevo Reglamento General de Carreteras establecía que los toros debían ser eliminados. Tras las críticas recibidas por la sociedad española y el recurso presentado por la empresa Osborne, Josep Borrell, entonces Ministro de Medio Ambiente, Obras Públicas y Transporte, anunció que promovería un cambio de ley para que el Toro de Osborne permaneciera. Y así fue: **en 1998, la emblemática silueta recibió el indulto oficial** que le permitiría seguir en las carreteras hasta nuestros días.



GUÍA DE COCHES



Etiqueta



Todos los tamaños



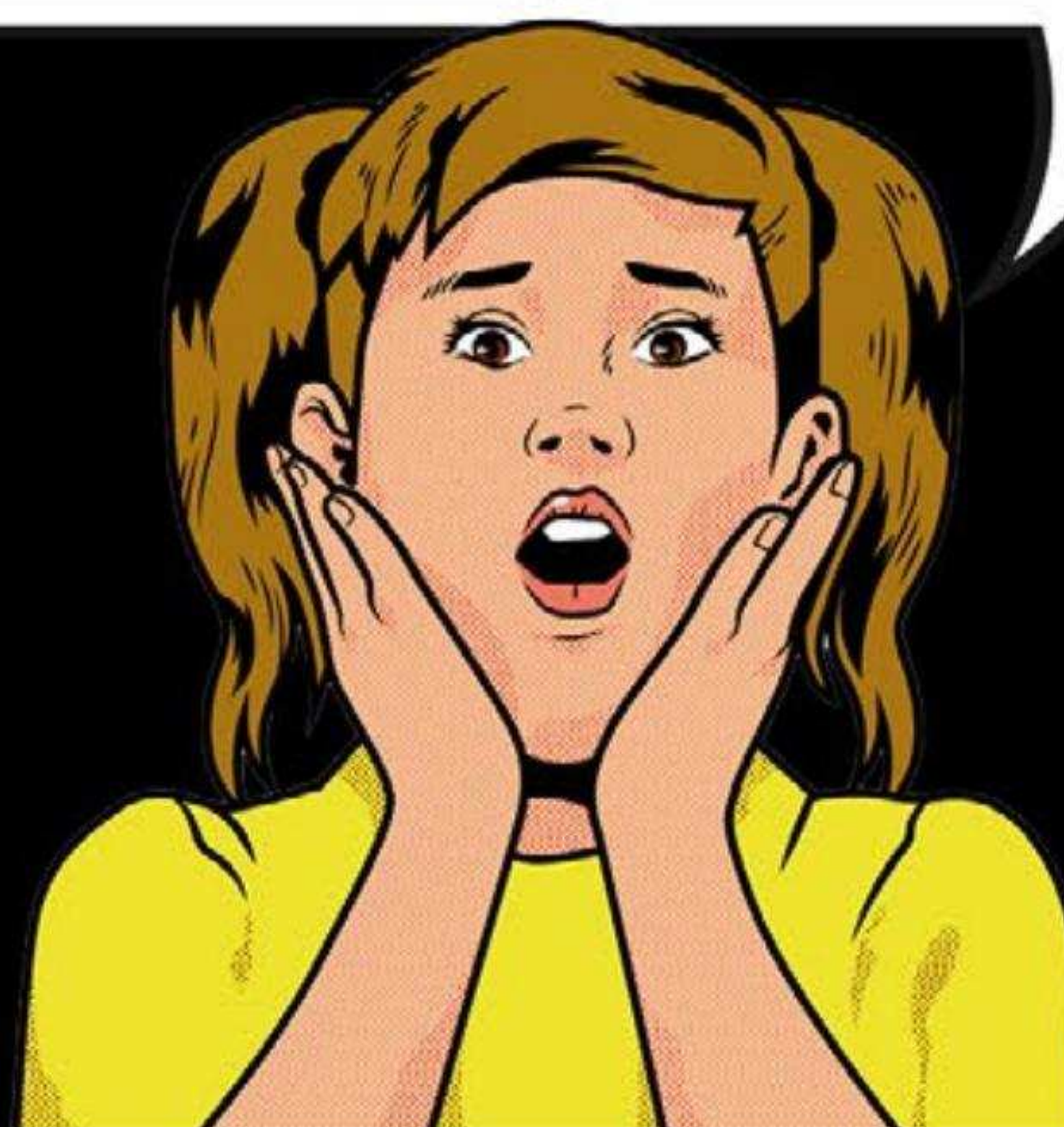
COMPRA

HÍBRIDOS

16 coches



Precios y datos





COCHES HÍBRIDOS

EL BENJAMÍN

El S400 es el benjamín de la gama Ebro. Un SUV híbrido con todas las papeletas para convertirse en un modelo de éxito.

Texto: Arancha Pato



HÍBRIDOS

EBRO
S400





El precio del Ebro S400 parte de los 27.490 euros.

El Ebro S400 es un SUV híbrido de dimensiones compactas. Con una longitud de 4,32 metros, una anchura de 1,83 metros y una altura de 1,65 metros, ofrece una gran habitabilidad interior a la vez que mucha maniobrabilidad para desenvolverse por entornos urbanos.

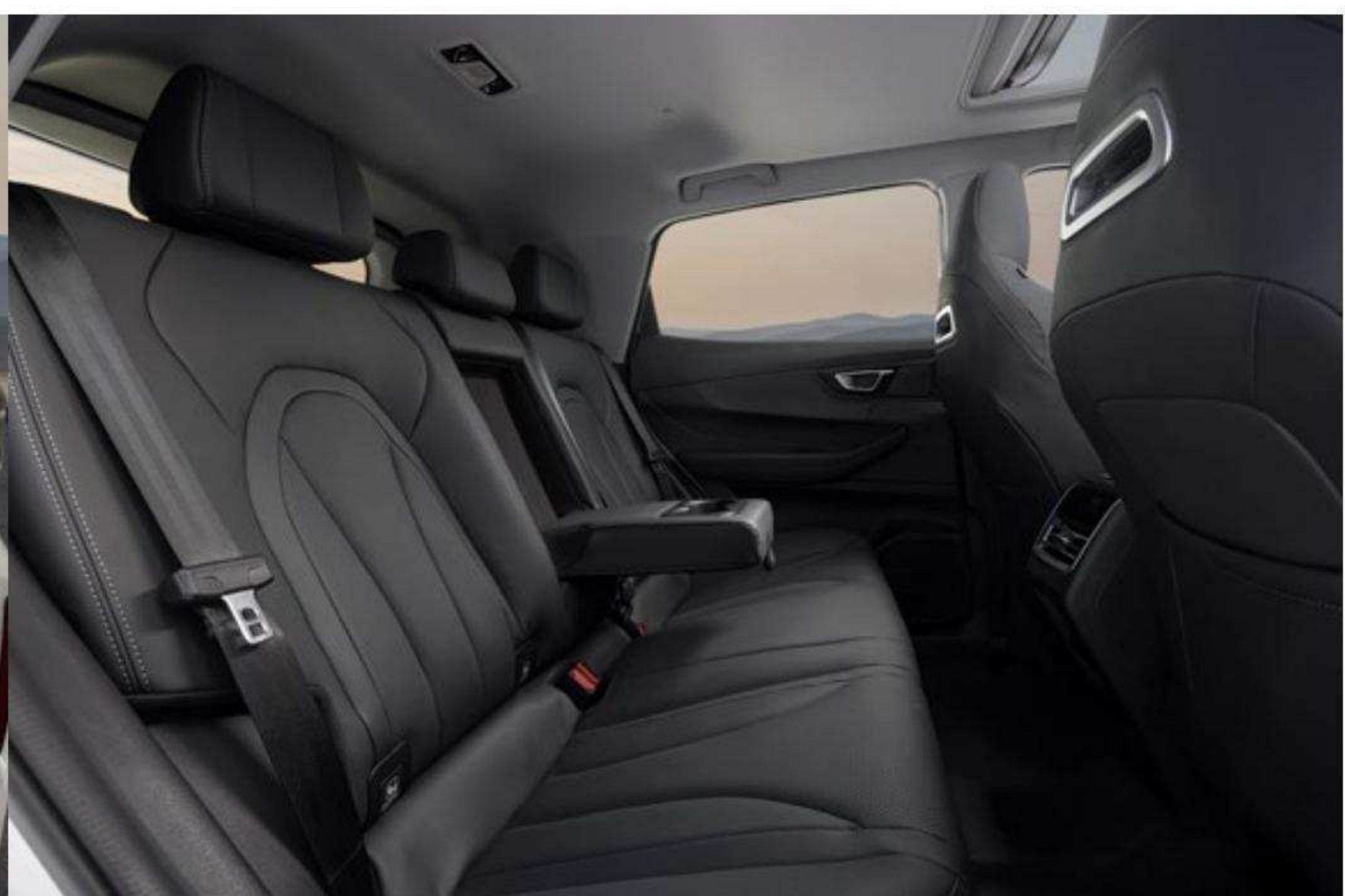
Echando un vistazo al exterior, **hereda los rasgos característicos de la marca con un formato hexagonal y un patrón de diamantes cromados**. Esta máscara de color negro brillante une también las luces LED de posición verticales. Una segunda toma de refrigeración interior incorpora el radar de proximidad y los sensores de aparcamiento delanteros. Desde la vista lateral, recuerda al Ebro S700 aunque con un tamaño más reducido. Entra de lleno en la parte baja del segmento de los SUV compactos, en el que comparte espacio con algunos rivales de tamaño similar como el Dacia Duster, MG ZS o el Peugeot 2008.

Interior

En el interior del Ebro S400 se respira calidad. El salpicadero, fabricado con material blando y de tacto suave, integra una doble pantalla de 12,3 pulgadas generando una atmósfera envolvente y moderna. Los difusores de aire están distribuidos en cuatro zonas en la parte delantera y uno en la trasera, con controles específicos para el climatizador bizona emplazados delante del pomo del cambio y **mandos físicos justo encima para manejar diferentes funciones del vehículo**.

Los asientos delanteros cuentan con tapicería de cuero sintético Eco Skin e incluyen calefacción. El asiento del conductor dispone de reglajes eléctricos de 6 vías y en el del copiloto, los ajustes son manuales. Otro de los aspectos destacables es el volante, con la parte inferior recta y con mandos físicos que aseguran precisión a la hora de navegar por los diferentes menús o funciones disponibles.

En cuanto al espacio de carga, ofrece **un maletero de 430 litros ampliable hasta 1.155 litros** con los asientos traseros abatidos y carga hasta el techo, permitiendo una configuración interior muy flexible.



Se comercializa en dos versiones: Premium y Excellence.

Motor

El sistema híbrido combina un motor de gasolina de 1.5 con 70 kW de potencia y un motor eléctrico, con una potencia de 150 kW. La potencia combinada es de 211 CV. La transmisión automática ofrece una eficiencia en la transferencia de la potencia a las ruedas delanteras del 98%, lo que además de asegurar reacciones ágiles y suaves, garantiza una aceleración de 0 a 100 km/h en aproximadamente 8,9 y gasto de combustible contenido.

El nuevo Ebro S400 ofrece diferentes modos de conducción (Eco y Sport) y es capaz de actuar, gracias a la gestión electrónica del sistema, como eléctrico puro en modo tándem (el motor de combustión genera energía para que sea el motor eléctrico el que traccione las ruedas) y en modo paralelo, en el que ambos motores mueven simultáneamente el vehículo.

Acabados y precio

Se comercializa en dos versiones: Premium y Excellence. La versión Premium ya incluye un nivel de equipamiento muy completo: climatizador bizona, buckets, pantalla dual 12,3", sensores de aparcamiento, sistema de sonido con cuatro altavoces, asistente de voz, acceso y arranque keyless, faros LED y todas las funciones ADAS. También dispone de llantas de 17" y acabados interiores de alta calidad. La versión Excellence añade tapicería Eco Skin, volante de cuero, asientos delanteros bucket calefactados (con ajustes eléctricos el del conductor), cámara 540°, luces de ambiente y cristales traseros tintados.

El precio del Ebro S400 parte de los 27.490 euros para el acabado Premium y de los 28.990 euros en el caso del Excellence.



COCHES HÍBRIDOS

PARA LA CIUDAD

El segmento de los coches urbanos también recibe varias propuestas con motor híbrido convencional a un precio más ajustado. No solo cuentan con la etiqueta ECO, un gran aliciente, también logran un consumo medio muy ajustado.

Texto: Chema Bonilla



HÍBRIDOS

DAD

Toyota
YARIS
CROSS





El Yaris Cross es uno de los favoritos en España y también de los urbanos más equilibrados.

El éxito del Toyota Yaris Cross

El Toyota Yaris Cross es un auténtico superventas. En 2024 se convirtió en el Toyota más vendido en España, con más de 12.000 unidades, y también de Europa, con más de 200.000 unidades. Su fama no nace de la nada, es un SUV urbano con un motor híbrido muy eficiente que **ofrece hasta 15 años de garantía** de la marca. Ahí es nada.

El pequeño SUV responde así a una necesidad de movilidad urbana sin límites de acceso a las Zonas de Bajas Emisiones gracias a la etiqueta ECO. También es muy compacto, mide 4,18 metros de largo y cuenta con espacio interior suficiente para cuatro pasajeros.

Los materiales en el interior son de buena calidad y no prescinde de una **pantalla táctil de hasta 9 pulgadas**, instrumentación digital o cámara de visión trasera de serie. El maletero alcanza 397 litros de capacidad y hasta 1.097 abatiendo los asientos traseros. Puede equipar otros extras opcionales destacados como el portón trasero eléctrico.

Potente y con consumos súper bajos

Su sistema híbrido desarrolla **131 CV de potencia** y, además de la gestión de la caja de cambios automática de tipo CVT, se suma la tracción a las 4x4 en opción. Tiene un ángulo de giro muy pequeño, perfecto para callejear por la urbe, un consumo de combustible contenido de 4,5 litros a los 100 km y un peso de 1.200 kg, que lo hace bastante ágil.

De entre los distintos acabados, **GR Sport** (el de las fotos) incluye algunas diferencias estéticas y se convierte en la opción más deportiva de la gama. Suma llantas de 18 pulgadas, llave inteligente digital, tapicería específica y el color Gris Trueno bitono en opción. En su acabado de acceso, Business Plus, arranca **en 27.075 euros**.



El Clio ofrece un comportamiento dinámico muy bueno y el Jazz buen espacio interior.

Renault Clio e-Tech

El Renault Clio híbrido se denomina 'e-Tech' y recurre a un motor de 145 CV de potencia con una caja de cambios automática multi-mode sin embrague. Con este sistema se convierte en **un urbano estable, cómodo y equilibrado**. Mide 4,05 metros de longitud y conserva un maletero de 254 litros, aunque las plazas traseras son algo más justas.

Está disponible en tres niveles de equipamiento y el más completo, que recibe el nombre de **esprit Alpine**, suma paragolpes específicos más deportivos, llantas más grandes y detalles en el interior exclusivos. Otros elementos de serie en toda la gama son la instrumentación digital, la pantalla táctil central de 7 pulgadas o la conexión Bluetooth.

Consumo medio: 4,5 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 22.419 euros.

Honda Jazz e-Hybrid

Junto con Toyota, Honda fue una de las primeras marcas en el mercado que apostó por las mecánicas híbridas. Desde entonces han pasado casi 30 años, tiempo en el que la evolución sobre los sistemas híbridos es bastante notoria. Combinando un motor de gasolina VTEC y dos motores eléctricos el Jazz desarrolla 122 CV de potencia, lo que lo sitúa en la media.

El Jazz es el más pequeño de todos, mide 4,04 metros de largo. Gracias a su diseño, de tipo monovolumen, es uno de los más espaciosos y polivalentes. En el acabado Sport, aparte de las diferencias estéticas, equipa una **suspensión más rígida** que en Advanced.

Consumo medio: 4,6 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 26.000 euros.



El Mazda 2 es el más pequeño, perfecto para aparcar y el ASX presume de equipamiento.

Mazda 2 Hybrid

El Mazda 2 Hybrid es una alternativa perfecta al Yaris Cross si los SUV no son para ti. Por un precio inferior, equipa el mismo motor de 130 CV de potencia con caja de cambios automática aunque solo está disponible con tracción delantera.

Mide 3,94 metros de longitud y frente al Yaris Cross pierde por amplitud y tamaño de maletero, se queda con 286 litros. No obstante, **gana en aceleración y consumos**. Desde su nivel de equipamiento de acceso, Prime-Line, incluye control de crucero adaptativo, climatizador y pantalla táctil central de 9 pulgadas con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos. Si lo que buscas es un coche urbano fácil de aparcar, el Mazda 2 Hybrid es un ECO a tener muy en cuenta.

Consumo medio: 3,8 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 25.850 euros.

Mitsubishi ASX HEV

Aún en el segmento de los coches urbanos encontramos al Mitsubishi ASX, el primer híbrido que lanzó la marca japonesa en Europa. Se trata de un SUV de 4,22 metros de longitud y que se posiciona como una **alternativa más espaciosa al Yaris Cross**. Se ofrece con un motor híbrido de 145 CV de potencia en los niveles de equipamiento Kaiteki, intermedio, y Kaiteki +, el más completo.

Tras la última actualización de 2024, desaparecieron los diales físicos para regular la temperatura, pero mejoró el sistema de infoentretenimiento con una **nueva pantalla táctil de 10,4 pulgadas de tamaño**. La instrumentación es digital de serie, de 7 o 10 pulgadas, según versión y la banqueta trasera puede regularse longitudinalmente, lo que permite aumentar o disminuir la capacidad del maletero hasta los 305 litros de capacidad.

Consumo medio: 4,7 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 31.190 euros.



GUÍA DE COMPRA

COCHES

LOS MÁS BUSCADOS



Los SUV compactos triunfan por su equilibrio entre espacio y eficiencia. Con buen precio y buen ECO, son la elección ideal para muchas familias. Aquí los mejores.

Texto: Che

HÍBRIDOS

SCADDOS

Ford
KUGA
FHEV



espacio, confort y eficiencia. Con motor híbrido y etiqueta
que tienes algunos de los más completos del momento.

ma Bonilla



El Kuga es un rival duro a batir por amplitud, consumo y precio; por menos de 35.000 euros.

Ford Kuga FHEV

El Ford Kuga recibió en 2024 un lavado de cara y aún se mantiene como una de las opciones más equilibradas del mercado. Mide 4,61 metros de largo, es así **uno de los SUV compactos más grandes de la categoría**, lo que se traduce en una buena amplitud interior y un maletero bastante generoso.

En el Kuga, la versión FHEV está disponible desde el modelo de acceso a gama Titanium. ST-Line y Active son las variantes más completas, pero no solo aumentan el equipamiento de serie, también incorporan un look diferencial con **nuevos paragolpes, molduras laterales y llantas** además de otros detalles como las pinzas de freno en color rojo para la más deportiva ST-Line y la suspensión de mayor altura en el modelo Active.

Por dentro cuenta con una nueva pantalla táctil de 13,2 pulgadas y un cuadro digital de 12,3, ambos con el sistema SYNC 4 de Ford, más rápido e intuitivo. Los asientos traseros se pueden desplazar longitudinalmente y el maletero llega hasta 553 litros.

Motor polivalente y bajo consumo

La etiqueta ECO en el Kuga corresponde a la variante Duratec de 2.5 litros y tracción delantera (180 CV) o total (183 CV). En ambos casos se trata de un **propulsor resolutivo, notable para viajes** por su aceleración y su consumo reducido, disponible desde Titanium.

El consumo homologado es de **5,3 litros a los 100 km**, realmente bajo para un coche de este tamaño. También es uno de los más baratos, el Kuga Titanium tiene un precio base de 33.308 euros. Si lo que buscas es una estética más llamativa, la nueva versión Black Package incluye detalles exclusivos en negro para el exterior de la carrocería, las llantas de 20 pulgadas, el techo y las pinzas, que en este caso “van” en rojo. Está disponible con todos los colores de la carrocería y en todas las motorizaciones del Kuga.



**El Tucson es muy equilibrado. El RAV4 “se marcha”,
pero sigue resultando interesante.**

Hyundai Tucson HEV

De diseño muy llamativo y con una relación calidad/precio sobresaliente, el Hyundai Tucson ha ocupado en varias ocasiones el liderazgo de la categoría de los SUV compactos en España. El Tucson HEV tiene 215 CV de potencia y una caja de cambios automática de 6 velocidades de tipo convertidor de par.

Destaca por calidad de rodadura, confort durante los viajes y, en resumen, **un equilibrio muy conseguido**. Mide 4,51 metros de largo y, si su diseño exterior llamativo no te ha conquistado, lo hará la variedad de motores disponibles: desde bloques diésel pasando por alternativas Mild Hybrid y versiones híbridas enchufables.

Consumo medio: 5,7 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 40.325 euros.

Toyota RAV4 Hybrid

Toyota lleva ya dos generaciones híbridas comercializadas del RAV4 y, acaba de mostrar cómo es la nueva generación. A falta de conocer cómo va en marcha este renovado SUV, **la versión anterior sigue siendo referencia en el segmento** y uno de los favoritos a la hora de buscar un híbrido familiar. Puede configurarse con tracción delantera y 218 CV o total con 222. Ambos equipan una caja de cambios de tipo CVT.

Mide 4,6 metros de largo, con lo que en el interior hay buen espacio para cinco ocupantes, tiene un **maletero de hasta 580 litros** y las superficies del salpicadero y las puertas están recubiertas de materiales de buena calidad. Añade una pantalla táctil central de hasta 12,3 pulgadas. Ahora le llega su relevo, un coche del que hablaremos pronto, aunque no parece que la versión actual lleve tanto tiempo entre nosotros. Ay... ¡Qué rápido pasa el tiempo!

Consumo medio: 5,6 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 40.500 euros.



El Duster es de los más pequeños y baratos y el Austral acaba de recibir un restyling.

Dacia Duster Hybrid

Dacia salió al mercado en Europa con modelos low-cost hace casi dos décadas. A día de hoy han ampliado tanto las opciones que ofrecen coches tan “redondos” como el Dacia Duster. Emplea **el motor híbrido del Renault Clio** y recibe la etiqueta ECO de la DGT. Desarrolla 140 CV de potencia, equipa una caja de cambios manual y tracción delantera.

Mide 4,34 metros de longitud y quizá no tenga los mejores materiales en el interior o el máximo nivel de equipamiento, pero gracias a su **precio atractivo**, es una de las opciones más interesantes del mercado. Que no te engañe su tamaño, tiene un maletero suficiente de 430 litros de capacidad. ¡Ojo! También lo tienes disponible con accesorios de camping.

Consumo medio: 5 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 26.290 euros.

Renault Austral e-Tech

El SUV compacto de la marca del rombo recibe un restyling este año con el que actualiza su estética exterior y acerca posturas con el Renault Rafale. Si buscas un SUV de 7 plazas, Renault también comercializa el Espace, creado sobre la base del Austral y con el mismo sistema e-Tech de 200 CV de potencia.

El Austral mide 4,53 metros de largo y logra una capacidad en el maletero de hasta 555 litros. **Los asientos del interior son ahora más confortables**, los cristales traseros de las versiones más equipadas están laminados y sigue ofreciéndose en tres niveles de equipamiento: evolution, techno y esprit Alpine (esta última de diseño mucho más llamativo).

Consumo medio: 4,7 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 36.522 euros.



COCHES H

EFICIENTES Y AVENTURERO

La etiqueta ECO no es exclusiva de los coches pequeños y medianos. Si lo que necesitas es espacio, mucho maletero y quizá un camión es ya pasarse de tamaño, sí, pasa "es aquí". Los híbridos grandes también están de moda.

Texto: Chema Bonilla



HÍBRIDOS

Y
S

Hyundai
**SANTA
FE**





El Santa Fe es una opción excelente para viajar en familia por espacio, confort y eficiencia.

Hyundai Santa Fe

El Hyundai Santa Fe apenas lleva un año en el mercado, pero se ha convertido en una opción estrella en el segmento gracias a su diseño original, un interior muy espacioso y una oferta mecánica variada. Es también **el coche del año según las WWCOTY en 2025**. ¿Lo tiene todo para triunfar?

Pues, en realidad, razones no le faltan. Por fuera, se inspira en formas geométricas rectangulares y tiene una presencia innegable en la carretera, no en vano mide 4,83 metros de longitud, así que ojo con las plazas de aparcamiento. Razón de más para equipar cámara de visión trasera y sensores de aparcamiento de serie.

En el interior, los materiales son de muy buena calidad y combina las pantallas digitales con botones físicos, más ergonómicos, sin necesidad de apartar la vista de la carretera. El **maletero es de 628 litros** y, prescindiendo de la segunda fila de asientos, se podría hacer casi una mudanza. La explicación son sus 1.949 litros de capacidad

El motor híbrido del Santa Fe desarrolla 215 CV de potencia, tiene una caja de cambios automática y tracción a las cuatro ruedas de serie en toda la gama. Homologa un consumo combinado de **7 litros a los 100 km** según Ciclo WLTP, un resultado sobresaliente teniendo en cuenta su tamaño y su peso, superior a las dos toneladas.

En su versión de acceso a gama, Maxx, incluye portón trasero eléctrico, control de crucero adaptativo, faros de led, acceso sin llave, asientos delanteros calefactables... ¿Su precio? **Desde 59.020 euros**. Para las variantes más equipadas se añaden el techo solar abatible, los asientos delanteros de cuero ventilados y calefactados, el Head-up Display, el equipo de sonido BOSE o la cámara de aparcamiento de 360°. Además, el Santa Fe incluye 5 años de garantía sin límite de kilometraje en toda la gama.



El X-Trail sale por menos de 35.000 euros y el Sorento tiene buena amplitud y tracción 4x4.

Nissan X-Trail e-Power

El Nissan X-Trail sigue destacando gracias a su **sistema e-Power**, donde el motor de gasolina no mueve las ruedas, sino que genera electricidad para el motor eléctrico. Así, el coche siempre se conduce como un eléctrico, con una respuesta suave y silenciosa. Produce 204 o 213 CV (tracción delantera o 4x4, respectivamente) con cambio automático.

Mide 4,68 metros de largo y por dentro los materiales son de buena calidad. El maletero de la versión de 7 plazas firma 575 litros (las dos últimas algo escasas de espacio) y esta variante híbrida está disponible **desde el acabado de acceso Acenta**, incluyendo faros full Led, control de crucero adaptativo, climatizador bizona y pantalla táctil de 8 pulgadas.

Consumo medio: 5,7 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 34.400 euros.

Kia Sorento HEV

El Kia Sorento **comparte chasis y motorizaciones con el Hyundai Santa Fe**, en esta ocasión con un diseño más convencional, apto para quienes desean pasar más desapercibidos. En el Sorento, el bloque híbrido de 215 CV y tracción 4x4 logra un consumo más bajo que en el Santa Fe. El Sorento ofrece hasta 10 años de garantía (tren motriz).

Es un SUV bastante grande, mide 4,81 metros de largo y cuenta con hasta 813 litros de capacidad para el maletero (avanzando la banqueta trasera deslizable). En la versión de acceso tiene un precio elevado, pero ya va **muy bien equipado**: llantas de 19 pulgadas, detector de ángulo muerto, control de crucero adaptativo y clima bizona, entre otros.

Consumo medio: 6,6 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 52.635 euros.



El Lexus NX da la nota premium al informe y el Forester es de los mejores para off-road.

Lexus NX 300h

Lexus también sigue la estela de Toyota con respecto a los planes de electrificación de la gama. El NX equipa un **sistema híbrido de 244 CV** con tracción delantera o total, aunque escala hasta el sector premium con mejores materiales, mayor insonorización en el habitáculo y la imagen Lexus.

Mide 4,66 metros de longitud y el maletero ofrece 545 litros de capacidad. El interior ha ganado en tecnología con una nueva pantalla central de hasta 14 pulgadas, mejor integración de funciones y un **nuevo sistema operativo más intuitivo**. Desde el acabado Premium+, el de acceso, ya va bastante equipado. Entre los elementos de serie se incluyen la tapicería de cuero, el climatizador bizona automático, el portón trasero eléctrico o el control crucero adaptativo, entre otros. La versión más equipada recibe el nombre de Luxury.

Consumo medio: 5,7 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 51.000 euros.

Subaru Forester HEV

Casi uno de cada tres Subaru vendidos en los últimos cinco años son Forester. Este SUV goza de unas muy **buenas capacidades off-road** (22 cm de altura libre al suelo) y equipa un motor híbrido de 153 CV. El sistema funciona de forma suave, ayudando al motor térmico en ciudad y reduciendo el consumo en tramos urbanos.

Mide 4,64 metros de largo y su maletero alcanza los 508 litros de capacidad. En su última actualización incluye pantalla táctil de 11,6 pulgadas, cargador inalámbrico y **mejoras en el sistema EyeSight**, con frenada autónoma, control de crucero adaptativo y asistente de mantenimiento de carril.

Consumo medio: 8,1 litros a los 100 km según Ciclo WLTP.

Desde 40.400 euros.



Lilian Xiong

CEO de OMODA & JAECCO

“En OMODA las mujeres damos mucha importancia a que la tecnología mejore las vidas de nuestros clientes”

Lilian Xiong es CEO de OMODA & JAECCO como responsable de marca y marketing. En un sector que no para de cambiar como el automóvil, Xiong es una figura primordial en la expansión global de la compañía.

La conocimos en el marco del pasado Salón del Automóvil de Barcelona y allí surgió la idea de tener, como jurados del WWCOTY (Women's Worldwide Car of the Year),

una charla con esta directiva clave en el grupo Chery al que pertenece OMODA & JAECCO. Marta García (que compagina su labor de jurado con el de presidenta ejecutiva del WWCOTY)



Lilian Xiong durante la entrevista con las WWCOTY.

Sara Soria (periodista de coches.net) y yo misma no quisimos dejar pasar esta oportunidad para hablar con Lilian Xiong, que dejó la banca para pasar al mundo del automóvil algo que, por cierto, le viene de familia.

WWCOTY: ¿Qué le atrajo del mundo del automóvil y cómo empezó su viaje en esta industria?

LX: Mi primer trabajo fue en banca corporativa en Shanghai. Pero llegó una oportunidad de mano de mi tío, quien me comunicó que había una empresa que estaba buscando expansión internacional. El me sugirió que lo intentara, ya que mi buen nivel de inglés podría ser una ventaja. Mis tíos me animaron ya que veían un gran potencial en la industria del automóvil, donde tenían experiencia laboral. Entonces me trasladé a Wuhu, una ciudad más pequeña y así fue mi comienzo en Chery.

Mi formación académica es periodismo y comunicación, como vosotras, y mi forma de trabajar es crear ideas. Ideas nuevas para lanzar campañas que desarrollo con mi equipo para que sean realmente

frescas y competitivas frente a los demás.

WWCOTY: Relacionado con su equipo, ¿qué papel juegan las mujeres en él, en una marca como OMODA & JAECOO?

LX: Trabajamos como equipo, no hay un papel específico femenino. Lo que sucede, simplemente, es que yo soy mujer. Cuando creamos OMODA nuestra primera finalidad fue ser pioneros en tecnología. Pero la tecnología es fría, no es emocional. Y yo creo que las mujeres somos más emocionales, nos preocupamos más por los sentimientos. Nos interesamos más por cómo la tecnología puede cambiar la vida de las personas, cómo la aceptarán nuestros padres e hijos, cómo la integrarán en su día a día. Por ejemplo, en el caso de la inteligencia artificial, nos preocupamos en cómo hacer que esta tecnología sea cómoda y segura para nuestros clientes; las mujeres nos aseguramos que la tecnología mejore nuestras vidas. Pero trabajamos en conjunto con el equipo.

WWCOTY: ¿Cree que la industria del automóvil entiende el



Lilian Xiong nos ha contado que su formación académica es periodismo y comunicación, y su forma de trabajar: crear ideas.

sentimiento y las necesidades de las mujeres conductoras?

LX: Sí, de hecho, el 80% de las decisiones en la compra de coche las toman las mujeres. La mujer, tanto si es pasajero como conductora valora mucho aspectos como la seguridad, ergonomía, comodidad...

Si va como pasajero, hemos diseñado unos asientos con un soporte en los pies para apoyarlos que resulta muy cómodo y, si es como conductora, hacemos mucho hincapié en la seguridad. También encuentro (quizá no en Europa) que a los hombres les gustan los interiores oscuros y a las mujeres los colores vivos, quizás colores más claros o colores diferentes. Tratamos de ofrecer colores más atractivos para las mujeres. Las marcas son conscientes de lo que realmente les importa a las mujeres a la hora de comprar coche, mejorando así sus ofertas.

WWCOTY: ¿Pero tienen coches para mujeres y coches para hombres?

LX: No, no es así. Hay diferentes variantes para poder elegir

(colores, opciones...) pero no modelos diferentes.

WWCOTY: ¿Está OMODA & JAECCO implementando políticas concretas para promover la diversidad y la igualdad dentro de sus equipos globales?

LX: En China no es un tema tan candente en este momento porque en China el porcentaje de mujeres trabajadoras es muy alto. Desde los años 50, 60, China es muy fuerte en pensar que las mujeres son iguales a los hombres en el trabajo. Tenemos una larga historia. Así que ahora no hablamos mucho de esto porque no sentimos que sea un problema en nuestra vida diaria.

WWCOTY: ¿Qué innovaciones ha desarrollado OMODA & JAECCO especialmente para mejorar la experiencia de conducción de las mujeres?

LX: Nos preocupamos mucho por la seguridad. Un ejemplo es el Omoda 5, con las 5 estrellas EuroNCAP, muchos airbags y muchos ADAS. Es la protección previa a la conducción. Y el coche también está diseñado de



Lilian Xiong ha estado en el pasado Salón del Automóvil de Barcelona.

manera atractiva; la parte delantera tiene forma de diamante que transmite la idea de que la conductora brilla con luz propia en su vida.

También tenemos en cuenta las necesidades de las mujeres en sus diferentes culturas. Por ejemplo, en Oriente Medio, el tamaño de las bayas, que es su indumentaria tradicional, se tuvo en cuenta en el diseño del asiento que ofrece más espacio al entrar y salir del coche. En América Latina hay muchas carreteras con pendientes pronunciadas por lo que hay que ofrecer motores potentes y facilitar el aparcamiento en esas condiciones. Hay que tener muy en cuenta los detalles de la vida de las personas.

WWCOTY: Si tuviera que definir la filosofía de OMODA & JAECOO con una sola palabra, ¿cuál sería y por qué?

LX: Futurista.

WWCOTY: ¿Cómo ve el mercado del automóvil en 10 años?

LX: Me resulta difícil prever con exactitud como será el mercado

en 10 años porque la inteligencia artificial, tecnología y software están evolucionando muy rápido. Antes, un coche era la unión de 30.000 piezas, pero ahora el software las conecta y hace que todo funcione. El futuro de los automóviles cada vez estará más ligado a cómo la IA y la tecnología influyan en la vida de las personas.

También creo en el desarrollo de las nuevas tecnologías: los HEV, PHEV, BEV ahora están creciendo rápido. Creo que dentro de cinco años el porcentaje será mucho más alto y esto mejorará nuestra calidad del aire. Más tarde la tecnología de las baterías progresará muy rápido y desaparecerá la angustia por la autonomía. Por ejemplo, ahora nuestro Omoda 9 tiene 1.100 km de autonomía combinada y su rango en eléctrico es de 145 km.

Lilian Xiong es una apasionada de su trabajo y por sus venas corre el marketing sin freno. Se siente afortunada y motivada y me gusta que confiese, a pesar de sus largas jornadas laborales y el estar pendiente de dos niñas, que se cuida por ella, y por la marca que representa. Tanta pasión enriquece y ha sido un placer y muy motivador tener esta "Charla con Ella".

10min

¿Vas a salir de viaje?
Ojo con la presión de los
neumáticos: con el coche
cargado, un descuido puede
arruinar tus planes.

Texto: Chema Bonilla







Cargar el maletero de equipamiento hace que aumente el peso, también la presión correcta.

Con la ayuda de expertos de Michelin resolvemos todas las incógnitas sobre la presión de los neumáticos y la relación con el equipaje, peso del vehículo y la seguridad en carretera.

¿Qué tener en cuenta a la hora de viajar con respecto a los neumáticos?

Una vez que hayas comprobado que los neumáticos están en buen estado, llega el momento de revisar su presión, teniendo en cuenta el peso total del vehículo con todo el equipaje y los pasajeros ya en el interior. El cálculo del peso total se realiza de forma estimada, considerando el peso medio de un adulto (aproximadamente 80 kg).

La razón tras este ajuste es que cuanto mayor sea el peso, **mayor será la carga que los neumáticos deban soportar**. Por eso es necesario aumentar la presión en los neumáticos en estos casos para preservar el buen estado del conjunto, evitando así un desgaste prematuro y también para mantener la máxima seguridad en todo momento.

Nuestra primera recomendación es que consultes el manual de usuario del vehículo donde viene reflejada cuál es la presión exacta en función del peso, o la etiqueta donde se indica el valor exacto en función del número de ocupantes y el nivel de carga en el maletero. Normalmente suele estar:

- En el marco de la puerta del conductor o del acompañante. La verás frente a ti, justo antes de sentarte en el interior.
- En el interior de la tapa del depósito de combustible.

Ten en cuenta que **la presión de inflado dependerá también de la medida del neumático y no solo del modelo de coche**. Si tu vehículo equipa llantas de mayor o menor diámetro o anchura que las marcadas en la etiqueta o el manual de usuario, tendrás que ajustar según los valores indicados por el fabricante.



La presión de los neumáticos y el comportamiento del vehículo están muy relacionados.

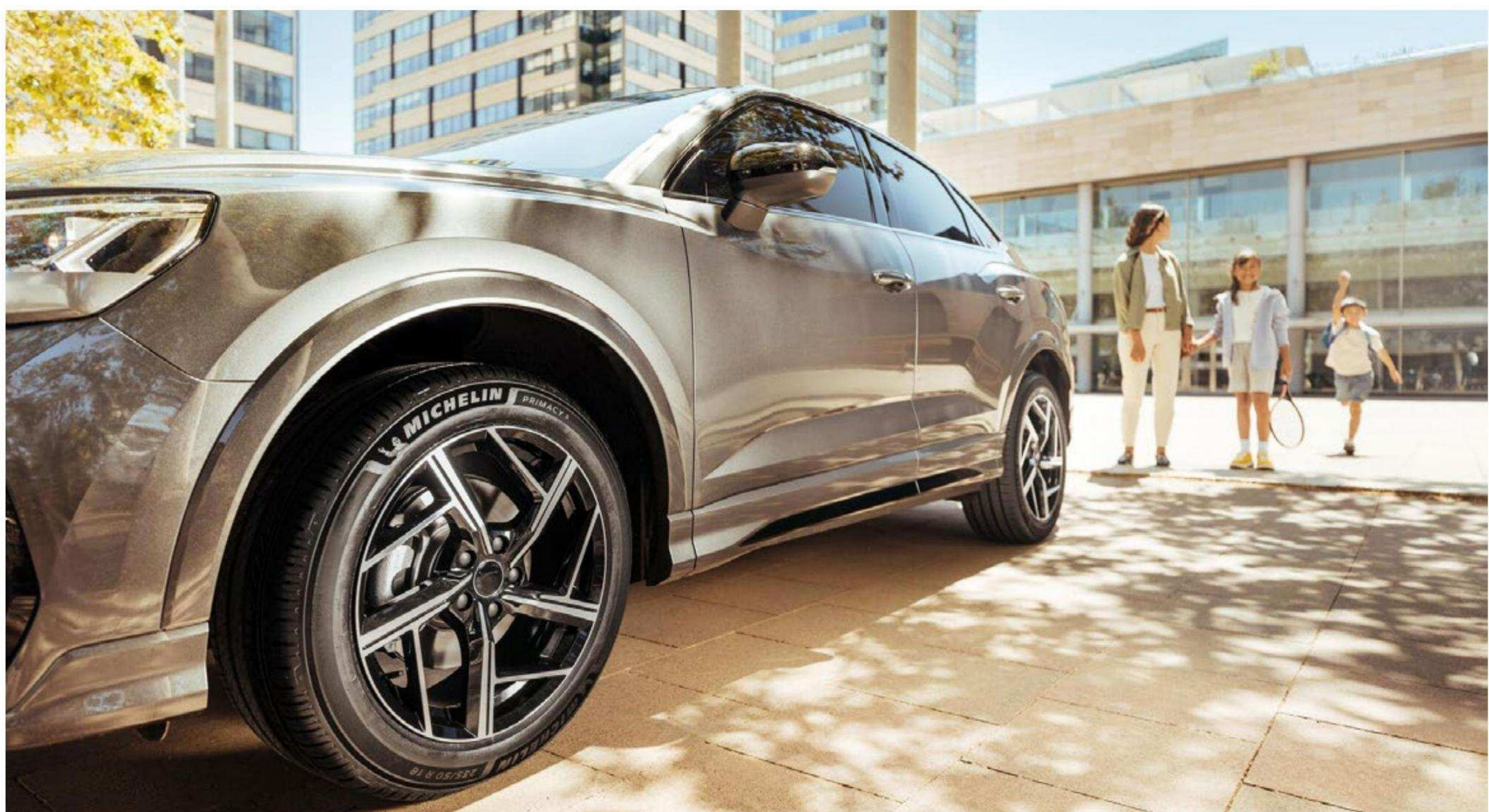
¿Qué ocurre si no llevas la presión correcta en los neumáticos?

En caso de que los neumáticos de tu coche no cuenten con el valor correcto, **podrían darse varias situaciones:**

- 1- Reducción de su resistencia:** Cuando la presión es muy baja, es probable que la estructura general del neumático se deteriore más rápidamente. Con el tiempo, esto puede llevar a un reventón del neumático en carretera.
- 2- Aquaplaning:** Es importante mantener una presión correcta en los neumáticos, mas aún cuando las condiciones climatológicas son adversas. La unión de dos factores, acumulación de balsas de agua y baja presión de los neumáticos, puede hacer aumentar el riesgo de aquaplaning.
- 3- Aumenta la distancia de frenado:** Sobre todo en lluvia. Ante una diferencia de presión de 1 bar con respecto al valor recomendado por el fabricante, la distancia de frenado puede aumentar en hasta 100 metros en carreteras mojadas.
- 4- Aumento de consumo de combustible:** Si la presión de los neumáticos es 1 bar inferior a la recomendada, aumenta la resistencia a la rodadura. Finalmente repercute en un aumento de consumo de combustible.

Sistemas de alerta y revisión constante

Los vehículos fabricados después de 2014 llevan obligatoriamente un **TPMS, es decir, un sistema de control de presión de los neumáticos**. Este sensor es capaz de avisarte cuando los neumáticos están poco inflados, no obstante, desde Michelin recomiendan no esperar a esta señal de alerta y revisar regularmente la presión de los neumáticos.



El calor del sol puede alterar la presión: lo mejor es comprobarla a menudo.

No tiene por qué haber un pinchazo o una rotura en un neumático para que se produzca una pérdida de presión. De hecho, al mes un neumático pierde unos 0,07 bares por causas naturales. Existen otras causas que debes vigilar y que provocan una pérdida de presión.

Entre ellas se encuentran **la exposición continuada al sol, una llanta dañada o una válvula en mal estado**. Para volver a establecer los valores indicados puedes acudir a una zona de inflado de neumáticos en una gasolinera o emplear un compresor portátil, que te permitirá inflarlos desde casa.

¿Cuándo comprobar la presión de los neumáticos?

La presión de los neumáticos se mide cuando estos están fríos. Tras unos kilómetros en marcha los neumáticos se calientan. Al aumentar su temperatura también aumenta la presión, por lo tanto, la manera correcta de comprobar la presión es cuando aún no están calientes. **Desde Michelin indican una cifra exacta: cuando el vehículo haya recorrido menos de 2 km.**

No olvides la rueda de repuesto. Si tu coche lleva rueda de repuesto, también debes tenerla en cuenta para mantener la presión en los valores correctos. La rueda de repuesto debe estar operativa bajo cualquier circunstancia, para poder utilizarla ante una emergencia y, si no tiene la presión suficiente, podría ser imposible seguir en carretera aun disponiendo de ella.

En definitiva, la presión de los neumáticos puede suponer una gran diferencia en la conducción y, sobre todo, a la hora de realizar un viaje con amigos y todo su equipaje. Mantener una presión correcta en todo momento **es fundamental para garantizar la seguridad y la durabilidad de los neumáticos**. Esta es una revisión que apenas te llevará unos pocos minutos y que no debe pasarse por alto.



NOVEDAD / *CITROËN C5 AIRCROSS*

El nuevo Citroën C5 Aircross busca conquistar a quienes priorizan espacio y confort, un terreno donde la marca siempre ha jugado con ventaja.

Texto: Chema Bonilla







Su diseño exterior mantiene el estilo de la casa francesa con un interior muy acogedor.

Más estilo, más espacio, más Citroën

Desde hace más de dos décadas, Citroën se ha labrado una reputación sólida como fabricante de vehículos familiares accesibles, cómodos y muy funcionales. Nombres como el Xsara Picasso, el C4 Picasso o el C3 Aircross son claros ejemplos de esta filosofía. Hoy, **la saga continúa con el nuevo Citroën C5 Aircross**, un SUV con un diseño más moderno, más tecnología y una gama de motores completamente electrificada.

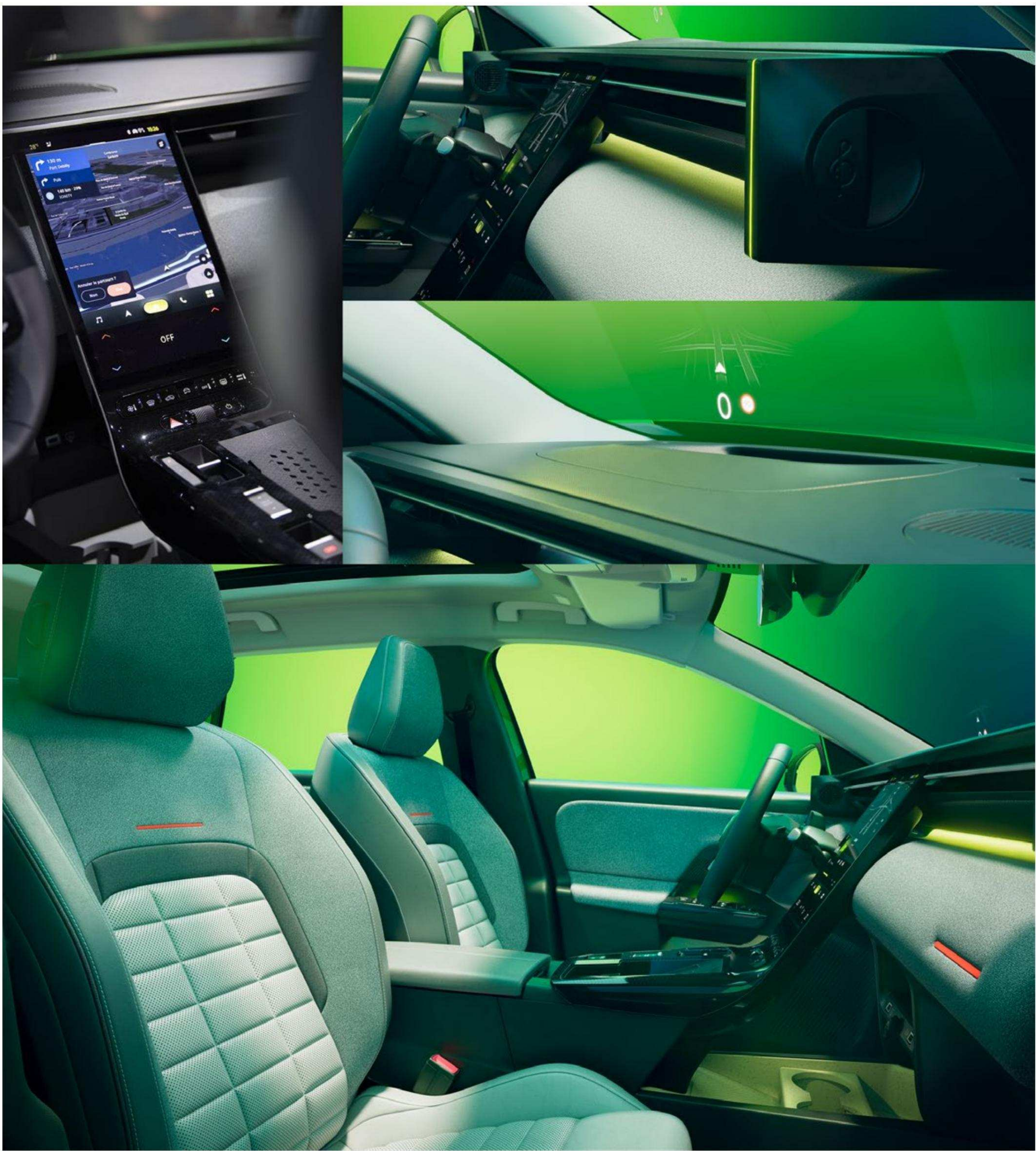
Con carácter

El nuevo Citroën C5 Aircross **mide 4,65 metros de largo, 1,90 m de ancho y 1,68 m de alto**. Así se planta en el segmento SUV medio con una presencia más musculosa y rotunda. El frontal incorpora algunos detalles que provienen del Citroën C4, como el diseño de las luces delanteras, mientras que la zaga apuesta por una estética más atrevida, con pilotos LED horizontales que sobresalen por los laterales de la carrocería.

La firma del chevrón estrena en el nuevo C5 Aircross las llantas más grandes jamás equipadas por un Citroën, de hasta 20 pulgadas. La paleta de colores incluye varias opciones bitono con techo en contraste, aunque el espectacular verde perlado de las fotos estará limitado a una edición especial de lanzamiento. Tendrás que ser rápido.

Más tecnología que nunca

El habitáculo da un salto notable en tecnología y diseño. Lo más llamativo es su **nueva pantalla táctil vertical tipo cascada**, que divide funciones multimedia y climatización. A pesar del avance digital, Citroën mantiene botones físicos en la consola central para funciones esenciales, más fáciles de encontrar sin apartar la vista de la carretera.



El maletero mantiene la misma capacidad en todas las versiones: 651 litros.

Los plásticos del interior son en su mayoría duros, aunque todo está bien ensamblado y añade una acertada combinación de tela en la parte intermedia del tablero. En cuanto al equipamiento, no falta la instrumentación digital de 10 pulgadas tras el volante, cargador inalámbrico, numerosos huecos portaobjetos e incluso un Head-Up Display opcional.

Confort como seña de identidad

Los asientos Advanced Comfort, con un mullido suave y una ergonomía muy cuidada, son todo un sello de identidad de Citroën. Hacen honor a su nombre y convierten al C5 Aircross en una opción muy recomendable para quienes acostumbran a realizar largos viajes por carretera. Las plazas traseras ofrecen una notable sensación de amplitud, que se acentúa aún más si se equipa el techo panorámico opcional, cuya longitud es superior a un metro.

¿Qué hay más cómodo que contar con un maletero enorme? El C5 Aircross ofrece **651 litros de capacidad en todas sus motorizaciones**, con la posibilidad de añadir un portón trasero de apertura eléctrica, incluido en el listado de equipamiento opcional. Además, los asientos traseros pueden abatirse en disposición 40/20/40, lo que permite llevar objetos largos sin renunciar a las plazas laterales, aumentando también la capacidad de carga.

Más seguridad y conectividad

El arsenal tecnológico del C5 Aircross incluye **asistentes a la conducción** como cambio semiautomático de carril, cámara de control de fatiga del conductor, detector de ángulo muerto y alerta de tráfico trasero. También puede montar el sistema VisioPark 360° con cámaras y sensores distribuidos por todo el perímetro del coche. Las variantes eléctricas incluirán la función V2L a partir de 2026. Este sistema permite cargar dispositivos electrónicos externos como un patinete eléctrico, un ordenador o una nevera portátil.



La gama de motores es muy completa, pero la versión con etiqueta C no llegará a Europa.

Todos los motores: ECO o Cero

El nuevo C5 Aircross emplea la plataforma STLA Medium del grupo Stellantis, compartida con el Peugeot 5008 u Opel Grandland. Esta arquitectura permite equipar una gama de motores muy completa:

- Mild-Hybrid (ECO): motor 1.2 turbo gasolina de 145 CV y sistema de 48V que permite circular en modo eléctrico hasta un 50% del tiempo en ciudad.
- Híbrido enchufable (CERO): PHEV con 195 CV y hasta 85 km de autonomía 100% eléctrica. Ideal para quien combine trayectos urbanos y largos viajes.
- 100% eléctricos (CERO): dos opciones, la primera de 210 CV y la segunda de 230 CV de potencia, con baterías de 73 y 97 kWh de capacidad respectivamente. A falta de homologación, Citroën anuncia una **autonomía máxima de 680 km** con una sola recarga bajo ciclo WLTP para la variante con la batería de mayor capacidad.

Todas las versiones incorporan cambio automático y el sistema de suspensión progresiva con topes hidráulicos, que absorbe las imperfecciones de la carretera acentuando la sensación de “alfombra mágica”. Con respecto a la recarga de las baterías, según la marca, el C5 Aircross eléctrico es capaz de pasar del 20 al 80 por ciento de capacidad en menos de media hora a través de una toma de corriente continua de 160 kW de potencia.

Las **reservas del nuevo Citroën C5 Aircross arrancarán en junio** y la producción se llevará a cabo en la planta francesa de Rennes. Citroën aún no ha publicado precios oficiales y tampoco hemos tenido ocasión de ponernos al volante. Tendremos que esperar para conocer a fondo el nuevo buque insignia de Citroën, el Citroën C5 Aircross.



NOVEDAD / CITROËN AMI



¿Ciudadano C

Perfecto, ciudadano perfecto. El nuevo
una versión Buggy sin puertas, techo o
diferencial. Y sí, sigue siendo el coche i

Texto: Chema Bonilla



qué?

vo AMI incluye
de lona y un look
deal para la urbe.



Es completamente inconfundible. También cómodo, al menos para trayectos urbanos.

Movilidad urbana para todos

Citroën mantiene su apuesta por una movilidad en exclusiva para la ciudad, una opción sencilla y práctica. El AMI 2025 no cambia su concepto de base, **pero sí evoluciona en diseño y amplía las opciones de personalización**. Recuerda que, en realidad, no es un coche, sino un cuadriciclo ligero, que puede conducirse con carnet AM desde los 16 años. También es barato: **parte desde 7.990 euros** en su versión base. La opción más equipada, con personalización exterior, ronda los 8.390 euros. Las reservas están disponibles desde el 6 de mayo y las primeras unidades llegarán a los concesionarios en el mes de agosto.

El AMI mide solo 2,41 metros de largo y 1,39 de ancho, característica que lo hace perfecto para aparcar en cualquier hueco. Toda la carrocería está cubierta de plástico, lo que reduce costes de fabricación y facilita las reparaciones. Sigue teniendo un diseño icónico, simétrico en su parte frontal y trasera, con unos ojos... unos faros saltones y un aspecto similar al de una cara sonriente. Es una monada.

Desenfadado y personalizable

El habitáculo del AMI mantiene su enfoque simple, pero añade mejoras. **Las superficies de almacenamiento se amplían**, con bandejas modulares sobre el salpicadero y nuevos accesorios como posavasos, tapas de colores o compartimentos textiles. Todo se puede personalizar y para aumentar el confort, el asiento del conductor se desplaza en longitud.

Al volante bastan los mandos de los limpiaparabrisas, de los faros e intermitentes y el desempañamiento de la luna delantera y el vidrio trasero. La amplitud tampoco es un problema. A pesar del tamaño exterior compacto aprovecha bien el espacio, de hecho, frente al asiento del acompañante hay hueco para una maleta de equipaje de mano.



El Buggy no pasa desapercibido. Puertas de parque de atracciones y disfrutable con buen tiempo.

AMI Buggy: con ganas de vacaciones

Inspirado en los míticos Citroën Mehari y e-Mehari, el AMI Buggy 2025 vuelve a reinterpretar el concepto de coche playero. Sin puertas, sin ventanas, sin techo fijo, este modelo apuesta por la libertad a cielo abierto y un diseño sin concesiones al confort tradicional. En su lugar, barras metálicas, lona enrollable y un aire de concept car que llega a producción tal y como lo ves en las imágenes.

La versión Palmeira añade vinilos en amarillo fosforito, llantas doradas de acero de 14 pulgadas (sin tapacubos) y un avatar llamado Andy que acompaña al conductor en sus viajes desde el salpicadero. Aunque radical, el AMI Buggy conserva toda la base técnica del AMI convencional, incluida su velocidad máxima de 45 km/h y una autonomía de 75 km. El AMI 2025. Por su parte, el AMI Buggy parte de 9.590 euros, mientras que la edición especial Palmeira asciende a 9.990 euros.

Recarga sencilla y costes mínimos

Con su pequeña batería recargable en solo 4 horas en un enchufe doméstico (220V), el Citroën AMI sigue orientado a trayectos cortos. No compite por autonomía, sino por facilidad de uso, mantenimiento y coste de adquisición. De hecho, en ciudades como París ya hay tomas urbanas en espacios públicos, una solución que facilita la recarga y lo hace ideal para su filosofía de vehículo eléctrico básico.

El AMI se convierte en una opción especialmente interesante para flotas de carsharing, adolescentes que quieran comenzar su etapa como conductores o usuarios que necesiten un segundo vehículo para trayectos diarios por la ciudad con muy pocas limitaciones. Desde su lanzamiento no ha perdido su carisma, aunque puede gustarte más o menos, queda claro que el AMI es único, y ofrece un tipo de movilidad que sigue resultando interesante.



PRUEBA / *LIVAN X6 PRO*

Bueni



El nuevo Livan X6 Pro llega al mercado
de los SUV compactos con el precio c

Texto: Ara

precio



español para revolucionar el segmento
omo su principal baza: 26.995 euros.

ncha Pato



SUV grande de 4,53 m de longitud y muy confortable en su conducción.

El nuevo Livan X6 Pro entra en el mercado con fuerza y **una baza imbatible frente a la competencia: su precio. Por debajo de los 27.000 euros**, este SUV compacto quiere llevarse un trozo del pastel dentro de esta categoría, una de las más demandadas. Estos son los precios de la competencia: Nissan Qasqhai DIG.T 158 CV, 31.300 euros , Jaecoo 7 147 CV, 31.905, Ebro S700 147 CV, 30.400, Dacia Duster 140 CV, 27.790, Omoda 5 147 CV, 29.900, MG HS 170 CV, 30.490. Como podéis ver, es **el más barato frente a posibles competidores**. Vamos a analizar lo que ofrece y si merece la pena su compra.

Llama la atención

El diseño del Livan X6 Pro es robusto, dinámico y refinado. Su frontal destaca por una gran parrilla deportiva “Ala de Mariposa”, inspirada en estrellas fugaces, que combina elegancia y agresividad visual. Los faros LED Streamlight de activación ultrarrápida (0,1 s) y fabricados por Osram garantizan visibilidad y durabilidad (hasta 10 años). En la parte trasera, una firma luminosa tipo “Skyline” recorre todo el ancho del vehículo, reforzando el carácter moderno del modelo, acompañado de elementos como la antena tipo aleta de tiburón, alerón superior y catadióptricos verticales. Las llantas de 18 pulgadas combinan estética y eficiencia aerodinámica. Los neumáticos 225/60 R18, con banda de rodadura optimizada, mejoran el confort acústico sobre el asfalto.

El techo panorámico de 1,05 m² con protección UV (99 %) puede abrirse automáticamente hasta 0,52 m². También dispone de función antipinzamiento y cierre automático al apagar el coche.

Dimensiones y maletero

El Livan X6 Pro presenta unas dimensiones que lo posicionan como un SUV compacto espacioso: **longitud: 4.535 mm, anchura: 1.845 mm, altura: 1.725 mm, distancia entre ejes: 2.683 mm.**



El interior ofrece buena impresión con materiales de tacto blando.

Estas medidas se traducen en un interior amplio, con espacio generoso para los ocupantes y una buena capacidad de carga. El maletero del Livan X6 Pro ofrece una capacidad de 359 litros con los asientos traseros en posición vertical, ampliable hasta 1.200 litros al abatirlos. Aunque algunos competidores ofrecen más espacio, la forma cuadrada del maletero facilita la carga de objetos voluminosos.

Confort y tecnología

El acceso sin llave y el sistema de arranque por botón facilitan la experiencia de usuario. El interior se inspira en el diseño náutico, con asientos deportivos bitono, espuma de doble densidad y materiales respetuosos con el medio ambiente. El asiento del conductor tiene regulación eléctrica y calefacción, al igual que el del acompañante.

El salpicadero minimalista está realizado con materiales agradables al tacto y diseño bitono. La consola central incluye una palanca de cambio ergonómica y espacio para objetos personales. Pero si en algo destaca el habitáculo del Livan X6 Pro es por su sistema de triple pantalla flotante: pantalla de instrumentación de 12,3", pantalla multimedia de 12,3" (resolución 1920 x 720) y pantalla auxiliar de 4,2" para el pasajero.

Estas pantallas tienen un tratamiento antirreflejos y antihuellas. El aspecto general del habitáculo del X6 Pro es muy bueno, con materiales de calidad y aspecto de "coche bueno". Me ha gustado especialmente por el confort, el espacio y que está todo muy a mano.

Motor gasolina 174 CV

El Livan X6 Pro está impulsado por un **motor turboalimentado de 1.5 litros y 174 CV**, desarrollado conjuntamente por Geely Auto y Volvo. Destaca por su alto



Equilibrio entre diseño llamativo, tecnología, eficiencia y máxima seguridad

par motor de 290 Nm desde 2.000 rpm, una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,2 segundos y una velocidad máxima de 190 km/h.

Este bloque se combina con una transmisión automática de doble embrague en aceite de 7 velocidades (DCT), con un tiempo de cambio de solo 0,2 segundos y un consumo medio de 6,83 l/100 km (homologación WLTP).

Cómo va en carretera

En carretera, el X6 Pro ofrece una conducción estable y segura. Su chasis cuenta con refuerzos estructurales y una suspensión independiente en ambos ejes (McPherson delante y multilink detrás), lo que contribuye a una experiencia de conducción confortable y controlada. Los frenos de disco en las cuatro ruedas, ventilados en el eje delantero, aseguran una muy buena frenada.

En cuanto a eficiencia, el consumo homologado por la marca es de 6,83 l/100 y a mí no me dio una cifra muy superior cuando acabé el recorrido. Hablaremos más a fondo sobre los consumos cuando podamos realizar una prueba más en profundidad de este modelo. El conductor puede elegir entre tres modos: Confort, dirección suave y respuesta de acelerador moderada, Sport, dirección firme, aceleración rápida e iluminación ambiental roja y Eco, optimización del consumo energético y climatización eficiente.

Conclusión

El Livan X6 merece la pena. Ofrece un equilibrio entre diseño llamativo, tecnología de última generación, eficiencia mecánica y máxima seguridad. Es un SUV ideal para quienes buscan un vehículo familiar con prestaciones dinámicas y gran confort. Aunque su baza principal es el su precio: 26.995 euros. Solo está disponible en estos momentos con etiqueta C.

Ficha técnica

	Livan X6 Pro
Nota	8/10
Precio	26.995 €
Longitud	4,54 m
Etiqueta	C
Potencia máxima	174 CV
Caja de cambios	Automática 7 velocidades.
Tracción	Delantera



Nos gusta por

- Precio (financiado: 24.995 €).
- Confort de marcha.
- Equipamiento.

Mejoraría con

- Regulación del volante.
- Más ofertas mecánicas.





No solo



El BYD Dolphin Surf es un coche con un precio imbatible. Pero no es solo eso, además cuenta con un

Texto: Ara

NUESTRA NOTA
9
SOBRE 10

¡precio



che urbano, eléctrico y con un
lo precio. No le falta detalle y
espacioso habitáculo.

ncha Pato



**Los coches urbanos es donde los eléctricos tienen más éxito.
Y aquí es donde el BYD Dolphin Surf va a dar la campanada.**

Los coches urbanos es donde los eléctricos tienen más éxito. Y aquí es donde el BYD Dolphin Surf va a dar la campanada. Buen precio, diseño divertido y llamativo, funcional, espacioso y desarrollado para el mercado europeo con medidas específicas, el Dolphin Surf es una apuesta segura. Los Renault 5 E-Tech o Hyundai Inster van a tener un fuerte competidor.

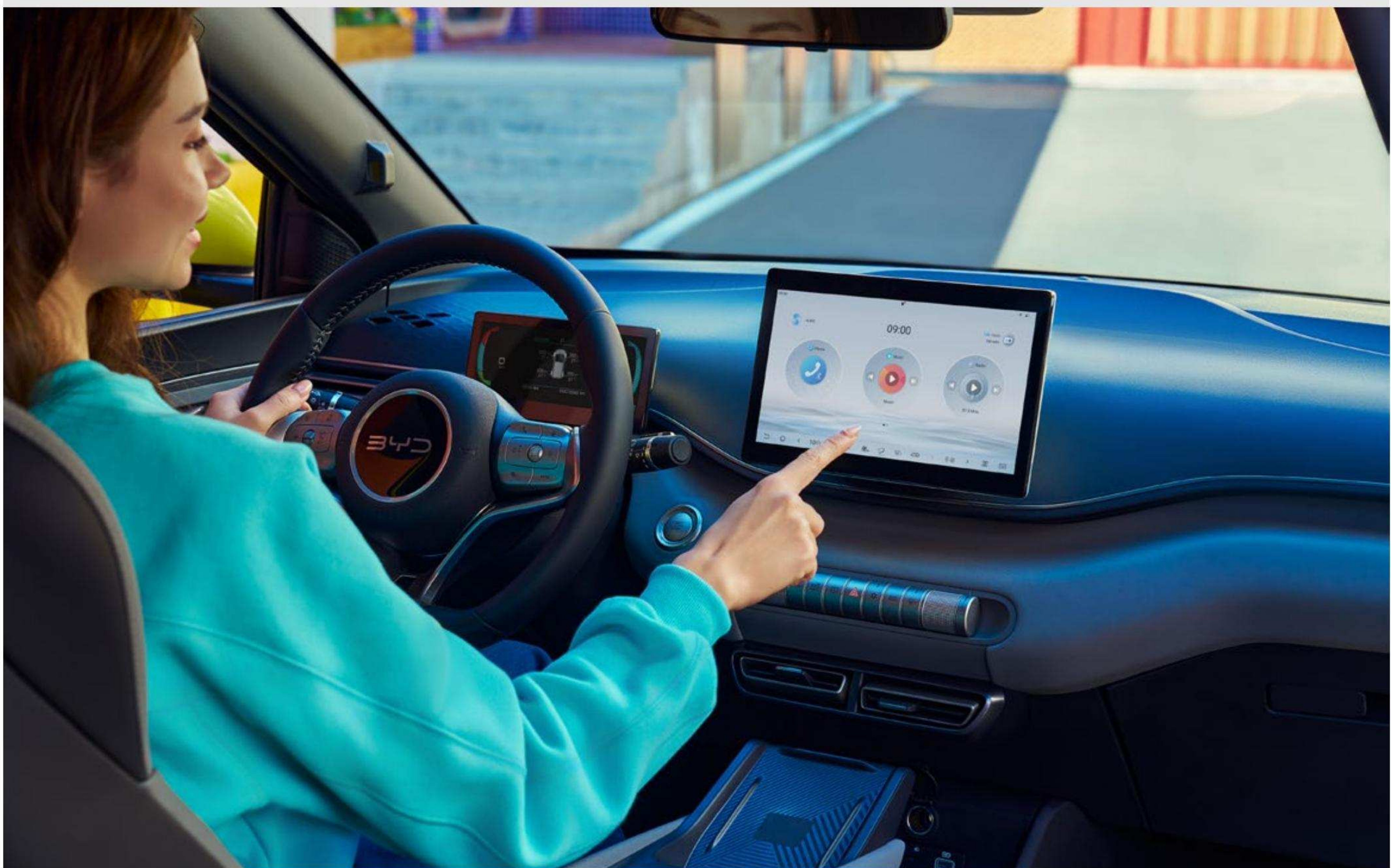
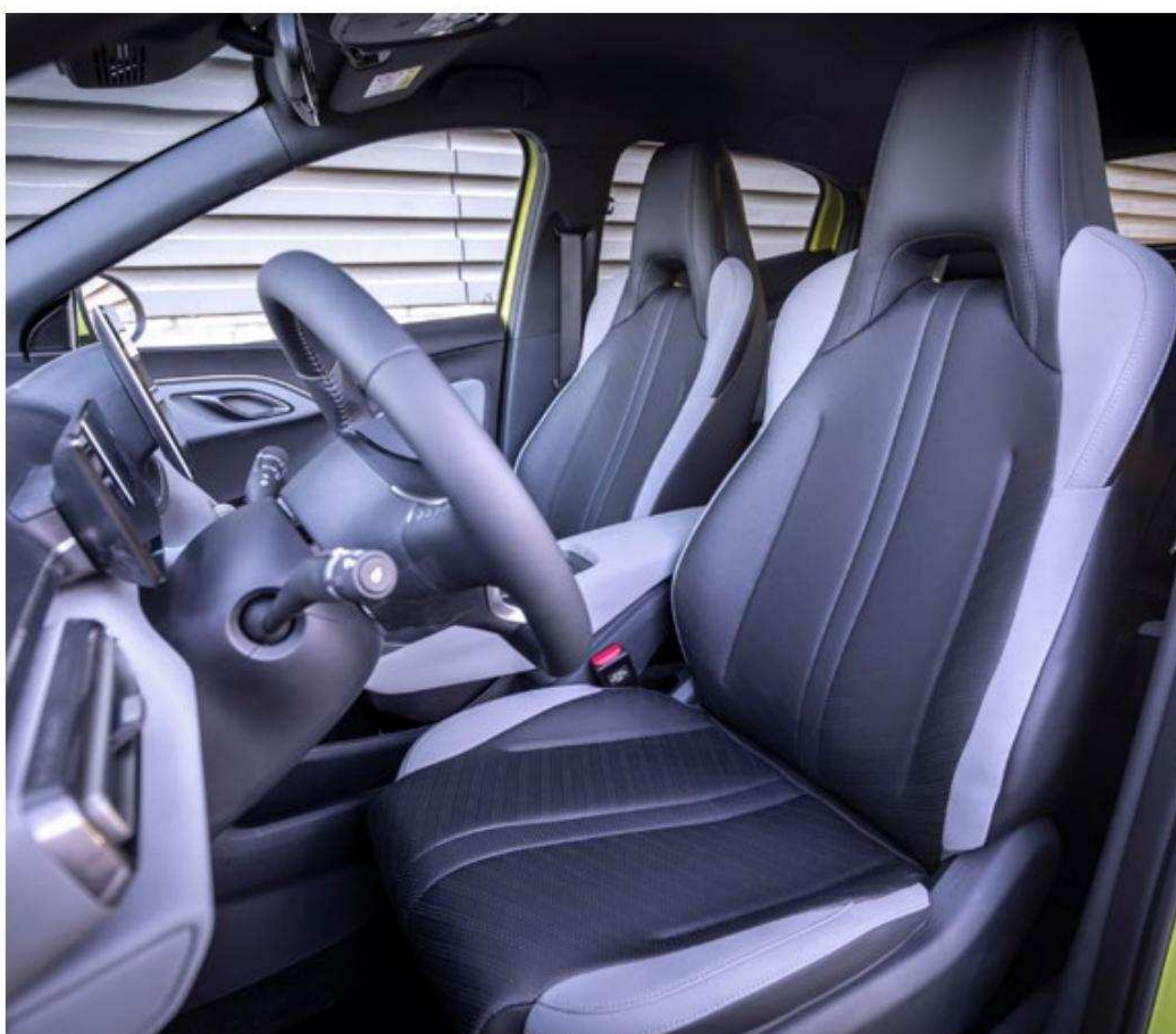
La principal baza del Dolphin Surf es el precio, ya que parte de **los 19.990 euros (11.780 euros con las campañas de la marca y el Plan MOVES III con achatarramiento).**

El Dolphin Surf viene de serie en color Limegreen, con otros tres colores más, azul, negro y blanco disponibles como opción por 650 euros adicionales. Además, la marca regala un cargador de pared BYD de hasta 11 kW de potencia para los 500 primeros pedidos.

El Dolphin Surf se puede elegir entre tres versiones bien equipadas desde la de acceso. El Active, incorpora de serie un sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil con rotación eléctrica de 10,1" (25,6 cm), además de sensores de aparcamiento traseros y cámara trasera, luces diurnas LED, función Vehicle-to-Load(V2L), acceso y arranque sin llave NFC, control de crucero adaptativo, aire acondicionado, asientos de cuero vegano y retrovisores laterales ajustables eléctricamente.

La versión Boost, además de contar con una batería de mayor capacidad y llantas de aleación de 16", suma ajuste eléctrico en los asientos delanteros, limpiaparabrisas con sensor de lluvia y retrovisores plegables eléctricamente.

La versión Comfort, la más alta de la gama, incorpora cámara de aparcamiento de 360 grados, faros LED, cristales traseros de privacidad, iluminación inferior en



El salpicadero integra la pantalla del sistema de infoentretenimiento en una posición cercana al campo visual del conductor para facilitar su uso.

los retrovisores exteriores, asientos delanteros calefactados y carga inalámbrica para smartphones.

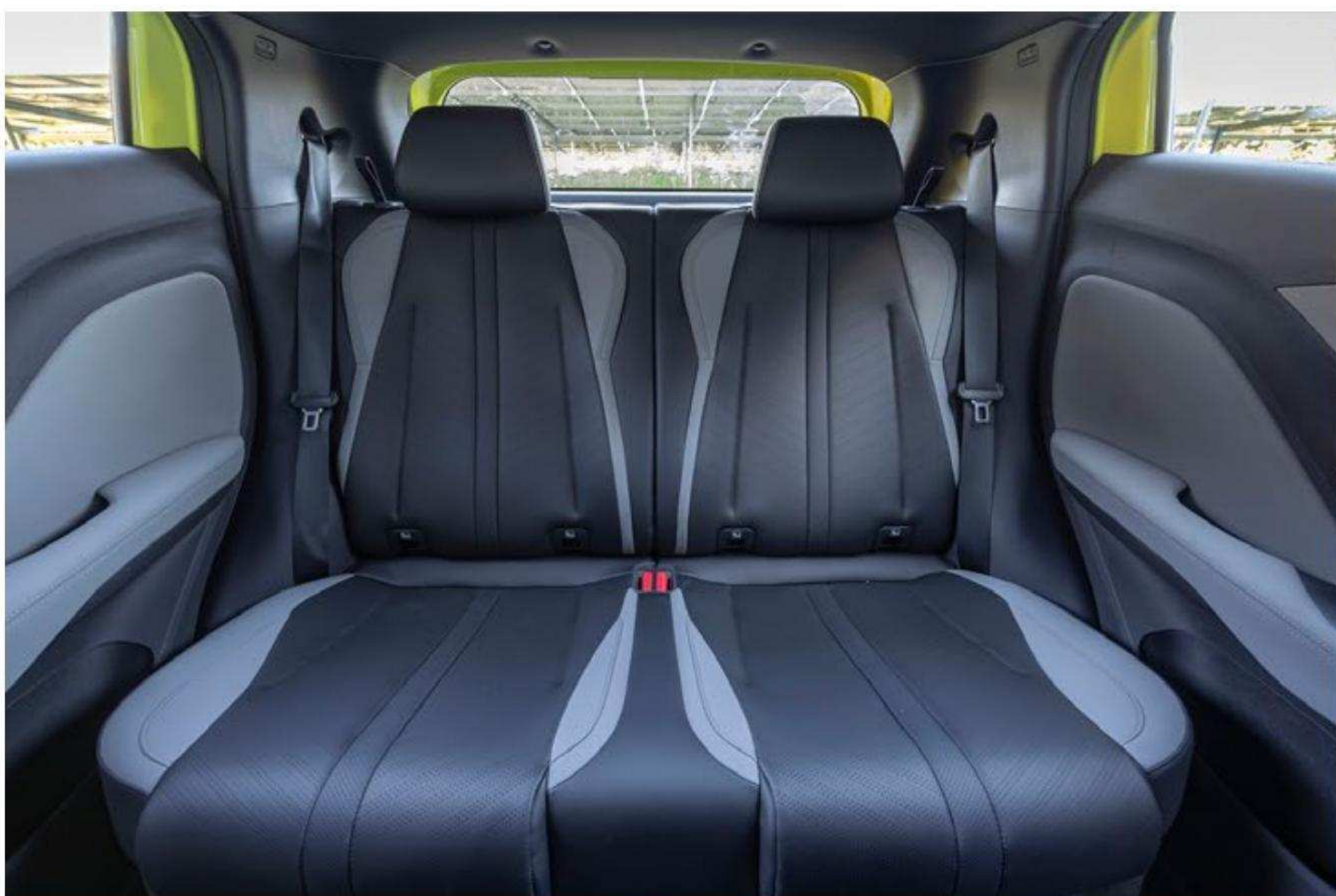
¿Cuánto mide el Dolphin Surf?

Con 3.990 mm de longitud, 1.720 mm de anchura y 1.590 mm de altura, sus dimensiones lo convierten en el vehículo ideal para circular por las estrechas calles de la ciudad y maniobrar en pequeños espacios de aparcamiento.

Sin embargo, la e-Platform 3.0 de BYD permite ofrecer un espacio en el habitáculo y una capacidad de maletero muy buena de 308 litros, superior a la de muchos modelos más grandes, y puede ampliarse hasta 1.037 litros cuando se abaten los asientos traseros. Esta capacidad aumenta con un total de 20 compartimentos de almacenamiento repartidos por todo el vehículo: desde un par de portabebidas entre los asientos delanteros hasta una práctica zona bajo el piso del maletero.

Espacioso

Por dentro, El Dolphin Surf es muy chulo. Combina funcionalidad con un toque de emoción y dinamismo. El salpicadero integra la pantalla del sistema de infoentretenimiento en una posición cercana al campo visual del conductor para facilitar su uso, pero lo suficientemente baja para no obstaculizarla visión a través del parabrisas. Los asientos deportivos delanteros están diseñados para ofrecer confort en trayectos largos. Personalmente, y es una sensación que tengo con todos los coches de marcas chinas, los delanteros me parecen pequeños en relación a los de marcas europeas. No voy a incidir más en este tema hasta que “esta sensación” la pueda comprobar con detenimiento, pero tenía que contarlo. Según el nivel de acabado, estos asientos pueden contar con ajuste eléctrico y calefacción.



El Dolphin Surf está fabricado sobre la plataforma e-Platform 3.0 y cuenta con las famosas Blade Battery, premiada por las jurados del WWCOTY.

Las plazas traseras ofrecen suficiente espacio para las piernas y la cabeza de pasajeros adultos. Además, todas las versiones incorporan tres puntos de anclaje ISOFIX -dos en la parte trasera y uno en el asiento del acompañante delantero-, lo que aporta una gran versatilidad para familias con niños.

¿Cuánta autonomía tiene el Dolphin?

El Dolphin Surf está fabricado sobre la plataforma e-Platform 3.0 y cuenta con las famosas Blade Battery, premiada por los jurados del WWCOTY (de la que soy miembro). Existen 2 baterías, ambas de la misma composición: una de 30 kWh asociable sólo a la motorización de 90 CV que puede recorrer unos 220 km, y otra de 43,2 kWh disponible con esta misma motorización o la más potente de 156 CV con hasta 322 km de autonomía combinada. Ambas aceptan hasta 11 kWh en corriente alterna y la de 43,2 kWh hasta 85 kW en continua. Los tiempos de recarga oscilan entre las 3,30 horas y las 5 horas en el primero de los casos y baja hasta 30 minutos en el segundo (para pasar de un 10% de capacidad al 80%).

¿Es una buena opción de compra?

Un sí rotundo. En nuestra primera toma de contacto BYD nos ha dejado una unidad tope de gama; la que cuenta con el motor de 156 CV y la batería de 43,2 kW y la que más equipamiento ofrece.

El Dolphin Surf es cómodo y agradable de usar con una radio de giro sorprendente que lo hace muy ágil en entornos urbanos. Así mismo, la dirección y el tacto del pedal del freno es de lo mejor en urbanos eléctrico que he probado últimamente ya que tienen un tacto muy consistente. Además, el silencio de marcha es muy bueno lo que aporta mucho confort, algo muy buscado por la marca.

En cuanto a consumos y durante las dos horas que tuvimos de conducción están en torno a los 16 kWh, eso sí, sin hacer una conducción eficiente.

Ficha técnica

	BYD Dolphin Surf
Nota	9/10
Precios	Desde 19.990 €
Largo	3,99 m
Maletero	308 l – 1.037 l
Potencia	65 kW (90 CV) ó 115 kW (156 CV)
Tracción	delantera
Batería	30 kWh, 43,2 kWh
Autonomía	220 km, 322 km
Consumo kW/100	15,5 kWh, 15,6 kWh, 16 kWh
Etiqueta DGT	0



Nos gusta por

- Su precio.
- Tecnología y equipamiento desde acabado acceso.
- Calidad materiales.

Mejoraría con

- Más opciones de color en la carrocería sin sobrecoste.
- Opción cinco plazas.
- Con función one-pedal.





NOVEDAD / *DS N°4*

ESTIL



DS presenta la actualización de media vida comercial del DS4, que aprovechando la ocasión, cambia incluso de nombre. Así es el nuevo DS N°4.

Texto: Chema Bonilla





La silueta es única: luce aún detalles cromados, un techo bitono y una línea de cintura alta.

DS se encarga de ofrecer modelos de carácter premium con un look diferenciado y una apuesta clara por el lujo. La alternativa al Cupra Leon y al Mazda 3 **estrena una nueva denominación**, un paragolpes delantero inédito bajo el nuevo lenguaje de diseño de la marca y una variante con motorización eléctrica, de nombre e-Tense, con 213 CV de potencia y hasta 450 km de autonomía según Ciclo WLTP.

Nueva identidad y nuevo look

El frontal ha cambiado por completo: el logotipo ahora está iluminado, la parrilla es considerablemente más grande y **la nueva firma lumínica LED en forma de “V” refuerza su identidad**. En la zona trasera los cambios son más sutiles. Desaparece el logo de DS en el portón, que da paso a la tipografía “DS AUTOMOBILES” junto a la nueva denominación del modelo: “Nº4”. Los pilotos traseros de LED siguen manteniendo un patrón diamantado, aunque la moldura cromada que los unía deja paso a una nueva de color negro brillo.

Mide 4,40 metros de longitud y se posiciona como uno de los compactos más grandes del segmento. Las llantas pueden ser de hasta 20 pulgadas y la gama de colores queda formada por cinco tonalidades, entre ellas la opción “Cashmere”, exclusiva del DS N°4.

Lujo y materiales de calidad

El habitáculo combina una gran variedad de materiales según el acabado, como tela, lona y alcántara, junto con **asientos de cuero Nappa e inserciones de madera** en las puertas y la consola central. Todos ellos son de muy buena calidad y transmiten esa sensación de cuidado por el detalle que persigue la firma premium. Tecnológicamente incorpora un renovado conjunto de pantallas digitales: un cuadro de instrumentos de 10,25 pulgadas y una segunda pantalla de 10 pulgadas ubicada en el centro del salpicadero.



El maletero del DS N°4 es uno de los más grandes del segmento. E-Tense firma 390 litros.

Entre los elementos opcionales destaca un sistema de sonido Focal con 14 altavoces y 690 W de potencia, que, junto a las ventanas laterales acústicas, mejora notablemente la experiencia multimedia a bordo. Las plazas delanteras pueden incluir calefacción, ventilación y función de masaje, también de forma opcional.

Eléctrico con etiqueta Cero

La nueva versión eléctrica del DS N°4 emplea un sistema de propulsión de 213 CV de potencia y 343 Nm de par máximo. Gracias a su batería de 58,3 kWh de capacidad alcanza una **autonomía de hasta 450 km** bajo homologación de Ciclo WLTP. Como novedad, los componentes de refrigeración y calefacción son ahora más grandes y la bomba de calor añade una nueva arquitectura interna.

De serie incluye un cable de carga de 11 kW de potencia, pero admite hasta 120 kW en una toma de carga de corriente continua. Con este sistema eléctrico puede alcanzar el 80 por ciento de su capacidad en 30 minutos o recuperar una autonomía de 100 km en 11 minutos.

Otras opciones de propulsión son: la versión Mild Hybrid de 145 CV con etiqueta ECO, la alternativa híbrida enchufable con 225 CV y etiqueta Cero y el motor diésel de 130 CV, que seguirá a la venta en la versión anterior, DS4, al menos hasta el próximo año.

Disponibile en otoño

El nuevo DS N°4 estará **disponible en dos acabados: Pallas y Étoile**, el segundo seguirá siendo el más equipado. Por ahora, DS no ha confirmado los precios definitivos a su llegada al mercado, que se espera para octubre de este mismo año. La apertura de pedidos tendrá lugar en junio.



Alta



Circulamos a velocidad punta con el nuevo
Autobahn alemana y sí, es súper rápido

Texto: Che

NUESTRA NOTA
8,5
SOBRE 10

tensión



Peugeot E-3008 Dual Motor en una
lo, confortable, estable y además ágil.

ma Bonilla



De diseño muy desenfadado, llama la atención. En el interior los materiales son de 10.

El nuevo Peugeot E-3008 no necesita justificaciones: sus cifras hablan por sí solas. Con casi 140.000 unidades vendidas, este SUV compacto eléctrico superventas amplía su gama con una versión más potente: el Peugeot E-3008 Dual Motor, con 239 kW (325 CV), tracción a las cuatro ruedas y una autonomía homologada de 490 km. Si lo que buscas son emociones fuertes, aquí tienes la fórmula de alto voltaje que propone la firma del león.

Encuentra las 7 diferencias

A simple vista, esta versión no se distingue demasiado de un E-3008 “estándar”. La única pista la da la inscripción “Dual Motor” en la parte inferior del portón trasero. Mide 4,54 metros de largo, lo que le hace entrar de lleno en la categoría de los SUV compactos. Destaca por la **caída de techo trasera tipo fastback**, unas llantas de 20 pulgadas muy llamativas y el diseño de los faros de LED con la triple garra Peugeot.

Aires premium por dentro

En el interior los materiales siguen siendo de muy buena calidad. **Se nota el cuidado con el que Peugeot ha diseñado el habitáculo**: los plásticos mullidos de la parte superior, los ajustes en general, la iluminación ambiental, todo ello da al 3008 un espíritu de “querer ir más allá”, de abandonar el segmento generalista para adentrarse en la categoría premium.

Incorpora el característico i-Cockpit de Peugeot, con un volante de tamaño reducido colocado en una posición baja que permite visualizar la instrumentación digital por encima del aro. Aunque la postura de conducción difiere de la habitual, la adaptación es rápida y todo queda al alcance de la mano. El formato coupé del E-3008 afecta negativamente a la amplitud en las plazas traseras. Recomendado para pasajeros de máximo 1,80 m de altura, no es de los más espaciosos, pero sí de los más cómodos. El maletero cuenta con 544 litros de capacidad, en la media del segmento.



En carretera se siente muy ágil y estable. Nos gustaría una versión de más autonomía.

De los mejores al volante

Esta ambición premium también se percibe al conducirlo. La insonorización, el confort que aporta la combinación de unos asientos bien mullidos y una suspensión equilibrada, y la calidad de rodadura están por encima de la media. El E-3008 se muestra ágil en carreteras reviradas, con una dirección precisa y un tacto de freno bien afinado, incluso con el recorrido esponjoso típico de los sistemas eléctricos.

A los modos de conducción (ECO, Normal y Sport) se **suma ahora el modo 4WD**, a través del cual reparte toda la potencia del sistema eléctrico de forma equitativa entre ambos ejes para mejorar la tracción en superficies de baja adherencia.

A punta de... ¿gas?

Aunque Suiza no es precisamente el lugar ideal para probar los límites de velocidad, al cruzar la frontera alemana nos encontramos con una Autobahn libre de restricciones. Pedal a fondo, el E-3008 alcanza sin esfuerzo los 180 km/h de velocidad máxima. Es realmente rápido, acelera de 0 a 100 km/h en apenas 6 segundos.

El tramo fue breve, pero suficiente para comprobar su estabilidad a alta velocidad. A nuestra llegada al aeropuerto, tras más de 200 km de ruta, **el consumo medio fue de 16,2 kWh/100 km**, un dato muy competitivo, sobre todo teniendo en cuenta que las altas velocidades no son el entorno ideal para un eléctrico.

El Peugeot E-3008 Dual Motor **llegará al mercado con la Launch Edition**, una versión especial de lanzamiento cargada de equipamiento: asientos eléctricos en alcántara, con masaje, calefacción y ventilación, cámaras de aparcamiento 360° y el equipo de sonido FOCAL de 10 altavoces. Estará disponible a finales de año y, aunque Peugeot no ha anunciado su precio definitivo, se espera que supere la barrera de los 50.000 euros.

Ficha técnica

	Peugeot E-3008 Dual Motor
Nota	8,5/10
Precio	N.D.
Motor	Eléctrico
Longitud	4,54 m
Anchura	1,89 m
Altura	1,64 m
Maletero	470 litros
Potencia	239 kW (325 CV)
Cambio	Automático
Tracción	Total
Consumo homologado	17,9 kWh / 100 km



Nos gusta por

- Confort, calidad de materiales.
- Estabilidad, agilidad, calidad de rodadura.
- Consumos eléctricos muy contenidos.

Mejoraría con

- Una batería de mayor capacidad.
- Más autonomía.





Potencia

Probamos la joya de la corona de la gama de Peugeot: un SUV eléctrico familiar potente y con un chasis pre

Texto: Chema Bonilla



ciencia XXL

t, el Peugeot E-5008 Dual Motor,
preparado para la acción.





Sí, estuvimos tentados a poner la misma foto del salpicadero que en la prueba del E-3008.

Pasamos a la opción más familiar de la gama del fabricante francés: el Peugeot E-5008 que, al igual que su hermano menor, el E-3008, incorpora el sistema híbrido Dual Motor con 239 kW (325 CV) y tracción total. En esta nueva configuración homologa una autonomía de 467 km. Lo probamos en los alrededores de la planta de Stellantis en Mulhouse, siempre atentos a los implacables radares que vigilan cada rincón del paisaje helvético.

Diseño familiar en formato familiar

El E-5008 guarda una estrecha semejanza estética con el E-3008, aunque introduce cambios clave en sus proporciones. **Mide 4,79 metros de largo, 25 cm más** que su hermano menor y luce una caída de techo más vertical que permite incorporar dos plazas extra. Más allá de ligeros retoques, ambos modelos comparten gran parte del diseño exterior, siendo esta es la versión más prestacional con el anagrama “Dual Motor”.

En el interior, las similitudes continúan: ambos comparten el mismo salpicadero y una posición de conducción idéntica, ergonómica y bien resuelta. Sin embargo, el E-5008 marca distancia en las plazas traseras, **donde ofrece mayor altura libre al techo** y la posibilidad de añadir una tercera fila de asientos.

7 plazas disponibles y buen maletero

Estas dos plazas adicionales resultan muy confortables, aunque por dimensiones están **pensadas para pasajeros de menor estatura y viajes ocasionales**. El acceso es razonablemente sencillo, con un espacio correcto para pasar y la posibilidad de desplazar longitudinalmente la segunda fila de asientos para jugar con el espacio disponible. Con cinco plazas el maletero ofrece una capacidad de 862 litros, mientras que, si se despliegan las 7 plazas, el espacio de carga se reduce hasta los 294 litros, suficiente para dos maletas de cabina.



**Las últimas dos plazas, para ocasiones especiales.
Confortable y potente; aprueba con nota.**

No parece un SUV familiar

Al igual que en el E-3008, el Peugeot E-5008 Dual Motor **incorpora ajustes específicos para gestionar el aumento de potencia**. Se ha modificado la rigidez de las barras estabilizadoras, los muelles, los amortiguadores y la calibración de la dirección asistida, todo para domar sus 239 kW (325 CV) y aprovechar al máximo la tracción total. Mantiene una batería eléctrica de 73 kWh, con una autonomía homologada de hasta 467 km.

A pesar de superar las dos toneladas de peso, el E-5008 se mueve con soltura en carreteras convencionales, incluso en tramos con curvas cerradas. Su naturaleza SUV no impide que transmita estabilidad, escaso balanceo y una frenada contundente, teniendo siempre en cuenta que se trata de un modelo eléctrico de gran tamaño. El nuevo modo 4WD aumenta la tracción y permite exprimir toda la potencia del sistema de propulsión con un reparto de potencia equilibrado entre el eje delantero y el trasero. De esta forma, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos.

En cuanto al consumo, durante un tramo combinando carreteras de montaña con pendientes pronunciadas y pequeños trayectos urbanos, **nos mantuvimos en cifras cercanas a las homologadas: 18,8 kWh a los 100 km**, así que tampoco se le puede poner “una pega” en este aspecto.

Launch edition: la más equipada

Siguiendo la estrategia del E-3008 Dual Motor, el nuevo E-5008 también se ofrecerá en una cuidada versión especial de lanzamiento: la Launch Edition. Vendrá equipada con un amplio equipamiento de serie, incluyendo **portón trasero eléctrico, techo panorámico y control de crucero adaptativo**, entre otros elementos destacados. Su llegada a los concesionarios está prevista para finales de año, aunque aún Peugeot no ha anunciado su precio final. Todo apunta a que arrancará por encima de los 55.000 euros.

Ficha técnica

	Peugeot E-5008 Dual Motor
Nota	9/10
Precio	N.D.
Motor	Eléctrico
Longitud	4,79 m
Anchura	1,89 m
Altura	1,69 m
Maletero	862 litros
Potencia	239 kW (325 CV)
Cambio	Automático
Tracción	Total
Consumo homologado	18,8 kW / 100 km

Nos gusta por

- Confort, bien acabado, 7 plazas.
- Estabilidad de marcha, agilidad.
- Consumo eléctrico contenido.

Mejoraría con

- Una batería de mayor capacidad.
- Más autonomía.



SMILE

Más de un millar de furgonetas de todas las generaciones se han reunido en la FurgoVolkswagen 2025. Bajo el lema "Desde 1950 haciendo historias" hemos celebrado el 75 aniversario de la mítica Bulli entre risas, música y contando muchas vivencias al volante.

Texto: Arancha Pato





Más de 12 millones de personas han disfrutado alguna vez en su vida de alguna de las 7 generaciones de la mítica VW Bulli.

Historias de todo tipo, como la que me contaba Judith, una leridana que adquirió su “joya” a través de Wallapoop y con la que ha recorrido todo el sur de Francia. La tiene personalizada como si fuera su segunda vivienda, con las camas en el techo, sofá en el interior y hasta cocina.

También estaban en la concentración **Arnau Guerrero que ha mostrado con orgullo su flamante T1 de 1955**, una de las más antiguas del encuentro, que en el pasado fue una ambulancia en Pontevedra y que él restauró con mimo. 70 años y continúa en la carretera.

Marc Nieves nos enseñaba las fotos de su abuelo, carpintero y emigrante en Alemania, que la compró en los 60 para viajar con sus 6 hijos y que aún continúa rodando con la cuarta generación de la familia.

Rafael Giraldo ha convertido su furgoneta en su oficina de nómada digital, instalando todo lo necesario para vivir y trabajar a bordo y Pere Moyano ha hecho de la suya una consulta de nutrición para recorrer los pueblos.

Un evento consolidado

La FurgoVolkswagen es un evento que nació de forma espontánea en 2004 y que se ha consolidado como una de las mayores concentraciones de furgonetas Volkswagen de Europa. Pasear, hablar con los fans y contemplar los diferentes modelos que hasta allí se desplazan es una maravilla. “Furgos” personalizadas por cada uno de sus propietarios que las hacen únicas. *“Esto va mucho más allá de una concentración”*, comentaba Albert García, director general de Volkswagen Vehículos Comerciales. *“Es una celebración de vida y de historias compartidas”*.

Además de contemplar en directo estas joyas de la automoción, los asistentes a la FurgoVolkswagen disfrutaron de un fin de semana cargado de actividades para



toda la familia. Desde un Show Cooking en el que aprender a preparar recetas saludables en una California Beach Camper, hasta sesiones de Trail Running o el Surf Challenge, en el que se puso a prueba el equilibrio de los participantes en una tabla de surf mecánica sobre una colchoneta hinchable.

En esta 21ª edición tampoco faltaron los clásicos talleres para niños, el concurso de disfraces, la foto de familia con todas las unidades de la Gama T o la barbacoa. El domingo por la mañana, el tradicional desfile de furgonetas clásicas por la localidad de L'Escala puso el broche a un fin de semana único para todos los amantes de las furgos Volkswagen.

Los orígenes del Bulli

La primera T1 salió de la cadena de montaje en 1950. Su diseño sencillo, versátil y económico se popularizó rápidamente. En la década de los años 60, durante el auge del movimiento hippie, fue cuando el Volkswagen T1, también conocido como el “Bulli”, adquirió una identidad asociada con la contracultura y los ideales de paz y amor, un legado que sigue vigente en la actualidad.

El nombre “Bulli” pronto se asoció no sólo con la funcionalidad del vehículo, sino también con un símbolo de libertad y aventura. En los años 60 y 70, el Volkswagen T1 se convirtió en un emblema sociocultural, especialmente dentro de los movimientos hippies y bohemios: el “flower power”. **El Bulli era el vehículo predilecto para los viajes por carretera**, para ser convertido en una furgoneta camper y vivir de manera alternativa. 75 años después, la historia de la Bulli sigue escribiéndose con la misma pasión, ahora con la mirada puesta en el futuro. Modelos como el ID. Buzz reinterpretan el espíritu original desde una nueva perspectiva: sostenible, innovadora y 100% eléctrica.

Descubre, siente, conduce... y empieza a hablar de coches



Excelencias italianas

Dos excelencias italianas se desafían en una emocionante carrera. El Lamborghini Temerario y la Ducati Panigale V4. El Temerario de los superdeportivos y la Ducati Panigale ofrece sensaciones únicas. El Temerario demostró la eficacia del modo Launch Control.



@Auto10com



@auto10com



@motorlife_mag

A red motorcycle is shown from a front-three-quarter view, racing on a dark asphalt track. The rider is wearing a red and black helmet and racing suit. The background features a long, white, multi-story grandstand under a clear blue sky. The track surface shows some tire marks and a small orange cone in the distance.

e carrera de aceleración en la recta de Imola.
rario es el nuevo referente en el segmento
iones de piloto profesional. En este duelo el







Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.